Pierre Camu

LE SAINT-LAURENT ET LES GRANDS LACS *au temps de la voile*

1608-1850

Préface de Hugues Morrissette

CAHIERS DU QUÉBEC COLLECTION GÉOGRAPHIE

Collection géographie
dirigée par Hugues Morrissette

Déjà parus dans
la même collection :

Louis-Edmond Hamelin
Nordicité canadienne

Louis-Edmond Hamelin
Le Rang d'habitat,
Le Réel et l'imaginaire

Jean-Claude Lasserre
Le Saint-Laurent
Grande porte de l'Amérique

LE SAINT-LAURENT ET LES GRANDS LACS *au temps de la voile*

1608-1850

Les Cahiers du Québec

Directeur des Cahiers
Robert Lahaise

Directeurs des collections :

Album
Beaux-Arts
Jean-Pierre Duquette

Communications
Jean-Louis Morgan

Cultures amérindiennes
Claudes-Yves Charron

Documents littéraires
Réginald Hamel

Droits et criminologie
Jean-Paul Brodeur

Ethnologie
Jocelyne Mathieu

Géographie
Hughes Morrissette

Histoire
Jean-Pierre Wallot

Musique
Lyse Richer

Philosophie
Jean-Paul Brodeur et Georges Leroux

Psychopédagogie
Michel Allard

Science politique
André Bernard

Sociologie
Guy Rocher

Représentants :
Claude Boucher pour l'Université de Sherbrooke
Rhéal Ouellet pour l'Université Laval

Pierre Camu

LE SAINT-LAURENT ET LES GRANDS LACS *au temps de la voile*

1608-1850

Préface de Hugues Morrissette

CAHIERS DU QUÉBEC HURTUBISE HMH COLLECTION GÉOGRAPHIE

Données de catalogage avant publication (Canada)

Camu, Pierre, 1923-

Le Saint-Laurent et les Grands Lacs au temps de la voile, 1606-1850

(Cahiers du Québec CQ 113. Collection Géographie)
Comprend des réf. biliogr.

ISBN 2-89428-169-2

1. Navigation intérieure – Amérique du Nord – Histoire. 2. Navigation à voile – Saint-Laurent (Fleuve) – Histoire. 3. Navigation à voile – Grands Lacs – Histoire. 4. Ouvrages hydrauliques – Amérique du Nord – Histoire. 5. Bateaux à voiles – Amérique du Nord – Histoire. 6. Transports maritimes – Amérique du Nord – Histoire. I. Titre. II. Collection : Les Cahires du Québec ; CQ 113. III. Collection : Les Cahiers du Québec. Collection Géographie.

VK22.C35 1996 386.2'097 C96-940910-9

Cet ouvrage a été publié grâce à une subvention de la Fédération canadienne des sciences sociales, dont les fonds proviennent du Conseil de recherches en sciences humaines du Canada.

Les Éditions Hurtubise HMH remercient le Conseil des Arts du Canada du soutien accordé à son programme d'édition dans le cadre du programme de subventions globales aux éditeurs.

Conception graphique de la couverture et maquette intérieure — Olivier Lasser

Composition — Mégatexte

Illustration de la couverture — *Le Chantier maritime d'Allan Gilmour and Company à l'anse au Foulon, à Québec, vu du sud, 1840.* Robert C. Todd (1809-1866), huile sur toile (74,5 X 120,5 cm). Reproduit avec la permission du *Musée des Beaux Arts du Canada* (Réf. nº 29695).

Éditions Hurtubise HMH Limitée
7360, boulevard Newman
Ville LaSalle, Québec
Canada H8N 1X2
Téléphone : (514) 364-0323

ISBN 2-89428-169-2
Dépôt légal : 3e trimestre 1996
Bibliothèque nationale du Québec
Bibliothèque nationale du Canada

© Copyright 1996
Éditions Hurtubise HMH

La *Loi sur le droit d'auteur* interdit la reproduction des œuvres sans autorisation des titulaires de droits. Or, la photocopie non autorisée – le « photocopillage » – s'est généralisée, provoquant une baisse des achats de livres, au point que la possibilité même pour les auteurs de créer les œuvres nouvelles et de les faire éditer par des professionnels est menacée. Nous rappelons donc que toute reproduction, partielle ou totale, par quelque procédé que ce soit, du présent ouvrage est interdite sans l'autorisation écrite de l'Éditeur.

Imprimé au Canada

Aux Camu du Canada

Le grand avantage dont disposent, au bord des mers, les activités humaines, réside dans la facilité des relations par mer. Il est peu de techniques aussi anciennes et au développement aussi continu que la navigation maritime. Les liaisons d'une rive à l'autre des mers étroites d'abord, des océans ensuite, établirent les chenaux par lesquels le commerce, les techniques et en définitive la civilisation se répandirent.

Il existe bien sûr des liens profonds et des inter-réactions constantes entre la zone de rayonnement et l'arrière-pays d'un port. Il semblerait à première vue que l'un supporte l'autre; mais il est certain aussi que le déclin de l'un profite en général à l'autre, à moins que toute la région considérée ne soit en décadence.

JEAN GOTTMANN

PRÉFACE

Monsieur Pierre Camu est avant tout un géographe. Dans ses diverses fonctions au cours d'une longue carrière, toujours active, Pierre Camu s'est sans cesse inspiré des données spatiales pour guider sa pensée. À la fin des années cinquante, j'avais le plaisir de l'avoir comme professeur à l'Institut de géographie de l'Université Laval à Québec. Contrairement à certains enseignants, il avait l'œil géographique et le don de simplifier des choses complexes et de nous obliger à observer les paysages en introduisant constamment les interrelations entre les phénomènes observés.

À titre anecdotique, le lecteur me permettra de rappeler un examen difficile auquel j'ai été soumis par l'auteur du présent ouvrage : le professeur Camu demandant à l'élève Morrissette, après l'avoir amené devant une fenêtre donnant sur le port de Québec, l'île d'Orléans et les Laurentides : «**décrivez ce que vous voyez!**» Cette question d'apparence anodine contenait tous les éléments d'une puissante «chicane» éventuelle ! Il faut croire que l'élève Morrissette se débrouilla correctement puisqu'il obtint la note de passage.

Monsieur Camu a occupé de nombreuses fonctions dans les universités, le gouvernement du Canada (présidence de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, du Conseil de la radiodiffusion et des communications, présidence de l'Agence de surveillance du secteur pétrolier, etc.), dans l'entreprise privée (présidence de l'Association canadienne des radiodiffuseurs, de la Société maritime March) et des fonctions de premier plan chez Lavalin Inc.

Autant sa carrière professionnelle a été et demeure toujours très active, autant il a été l'auteur prolifique d'une centaine d'articles et de conférences. Toutefois, il s'agit ici du premier volume dont il est **l'auteur unique**. À une période de sa vie où il aurait pu prendre une retraite complète et abandonner toute activité «professionnelle», Pierre Camu est revenu à ses «premières amours» : le monde maritime.

En effet, Pierre Camu a toujours été imbu de la mer, des fleuves et de tout ce qui s'y rapporte : canaux, vaisseaux, marins, débardeurs, navigation d'hiver, et autres sujets. Si, à l'occasion, il a, au cours de sa carrière, délaissé le monde maritime, ce dernier l'a toujours habité profondément. Cette «hantise» du monde maritime tient pour beaucoup à l'art complet de la vie commerciale et de la vie tout court, reliée à la dynamique des ports et du commerce international.

Le résultat de ses recherches, ici présenté, est la somme de ses connaissances et d'un travail quasi permanent sur l'histoire et la géographie du fleuve Saint-Laurent, des Grands Lacs et de tous les bassins s'y greffant. Son œuvre est une véritable encyclopédie de la navigation dans cet ensemble gigantesque que représente le système Saint-Laurent – Grands Lacs. Cette œuvre de détective révèle toute l'importance du Saint-Laurent sur le plan historique, de Champlain à l'année 1850. Le lecteur y trouvera les clés expliquant les premiers mouvements de l'économie nord-américaine. L'auteur nous fait vivre la progression des nouveaux venus de l'Europe et, par la suite, des « Canadiens » de naissance. L'œuvre de monsieur Camu constitue un monument et une somme indispensable pour tous ceux à qui tient à cœur la bonne compréhension de l'Amérique du Nord.

Pierre Camu fut mon professeur et il le demeure.

HUGUES MORRISSETTE
Québec

REMERCIEMENTS

Mes remerciements s'adressent, en particulier, à Fernand Ouellet et Hugues Morrissette qui m'ont encouragé dans cette aventure, le premier, en mettant à ma disposition ses compilations originales de données statistiques des ports et canaux du Saint-Laurent, de 1760 à 1850; le second, en discutant souvent du contenu et de son orientation. Les deux ont lu le manuscrit original et ont fait de nombreux commentaires; sans leur appui, je n'aurais probablement pas achevé la rédaction de ce volume.

Gérard Jarlan a été mon premier lecteur; sa réaction, ses commentaires et ses critiques constructives ont été d'un appui inestimable. C'est en cherchant et en dressant la bibliographie originale que j'ai découvert les écrits des professeurs J.S. Pritchard de l'Université Queen's et Jacques Mathieu de l'Université Laval. Je les ai rencontrés par la suite; l'un et l'autre m'ont donné beaucoup d'indications utiles, suggéré des hypothèses de travail et fourni des références précises. Eileen Reid Marcil m'a prêté une copie de sa thèse sur la construction navale à Québec au XIXe siècle. D.G. Harris, l'auteur de *F. Jackman, premier architecte naval*, a échangé idées et interprétations sur le chargement des navires à voile.

Je remercie ici les archivistes André Bonneau du port de Québec, Ernest Labelle du port de Montréal, les spécialistes de la division des cartes des Archives nationales, en particulier P. McIntyre, N. Lafrenière de la section historique de Parcs Canada et Craig S. Williams du musée et des archives de l'État de New York à Albany.

Le grand mérite de mon épouse, Marie, fut de produire le premier texte dactylographié de ce volume, à partir d'un texte écrit à la mine, très souvent indéchiffrable; je la remercie vivement de sa collaboration. Toutes les autres ébauches, et il y en eut plusieurs, ont été produites par Gisèle Langlois qui a fait des merveilles avec des textes remplis de ratures. Catherine Henwood a compilé tous les tableaux, Randy Rodney a dessiné les cartes et graphiques originaux et Michel Trottier a fait la compilation sur ordinateur des graphiques sur les trafics. Enfin, je ne saurais oublier les secrétaires que j'ai eues au cours de ces dernières dix années, elles m'ont rendu une foule de petits services, je les remercie de tout cœur.

MESURES UTILISÉES DANS LE VOLUME

1. MESURES GÉNÉRALES

1 tonne courte = 2 000 livres

1 tonne longue = 2 240 livres

1 tonne métrique = 2 204 livres

1 livre = 453,5 grammes

1 kilo = 2,2 livres

1 keg, un petit baril de 12,6 kilos, s'appelle aussi un quart de 25 livres

1 livre française = 3/4 de livre anglaise

1 tonneau de mer = 2 000 livres françaises ou 1,44 m^3

1 brasse anglaise = 6 pieds ou 2 yards (1,829 mètre)

1 standard sea ton = 4 barriques de vin ou 3 à 4 barriques de brandy

1 barrique, sorte de récipient à liquides d'une capacité d'environ 300 livres

1 tonneau de jauge = 2,83 m^3 ou 100 pieds cubes anglais

1 mètre = 3,28 pieds

100 pieds/cubes/secondes = 2,83 mètres/cubes/secondes

1 mille = 1,6 kilomètre; 100 milles = 160 kilomètres

1 pied français = 0,324 mètres. Il avait 12 pouces et chaque pouce mesurait 2,7 cm

2. FOURRURES

1 peau pèse environ 1,5 livre ou 680,1 grammes

1 ballot ou paquet emballé pour transporter en canot – pèse entre 36 et 45 kilos

3. PRODUITS DE L'AGRICULTURE ET DE LA PÊCHE

1 minot de blé et de farine = 19 kilos (environ 40 livres)

5 minots par baril de farine

9 barils de farine à la tonne courte

9,9 barils de farine à la tonne métrique

6,2 barils de porc, lard et bœuf à la tonne courte

6,8 barils de porc, lard et bœuf à la tonne métrique

35 boisseaux de céréales à la tonne courte

38,5 boisseaux de céréales à la tonne métrique

1 quart = paquet de 8 boisseaux ou 216 kilos

1 boisseau de céréales = 27 kilos ou 60 livres

1 quintal de morue sèche = 112 livres ou 56 kilos

1 quintal de Marseille = 92 livres ou 46 kilos

1 muid de sel = 268 litres

1 gallon impérial = 4,5 litres

1 caque, baril pour transporter le poisson salé; pouvait contenir 500 harengs ou 1 000 sardines

1 tonneau de porc, de lard, de viande = 2 204 livres ou 1 tonne métrique

4. Produits miniers

6,6 barils de sel à la tonne courte

7,2 barils de sel à la tonne métrique

6,4 barils de chaux à la tonne courte

7 barils de chaux à la tonne métrique

56,4 minots de sel dans une tonne métrique

1 minot de sel = 17,7 kilos

5. Produits de la forêt

Il existe deux références particulières sur les unités de mesure utilisées dans l'industrie du bois à l'époque. Eileen Marcil, *Les Tonneliers du Québec*, qui donne les mesures des barils français et anglais fabriqués dans les villes du Québec, tableaux 2, 3 et 4 et dans le lexique aux pages 107117, et John Keyes, *The Dunn Family Business, 18501914: the trade in square timber at Québec*, 1987, Glossary of terms, p. 506509.

1 pièce de sapin blanc 12' × 9" × 3", soit douze pieds de long par neuf pouces de large et trois pouces d'épaisseur (3,65 m × 22 cm et 7,6 cm) pesait environ 22,5 kilos

1 pièce d'épinette de 12' × 9" × 3" = 22,5 kilos

1 pièce de pin de 10' × 11" × 1,6" = 17 kilos

45 planches ou madriers de sapin et d'épinette par tonne métrique environ

58 planches ou madriers de pin par tonne métrique

(Les mesures pouvaient varier en épaisseur et en largeur de quelques pouces ou centimètres)

1 *load of timber*, 1 paquet de bois = 50 pieds cubes ou 1,415 m^3

FBM – feet board measured est traduit par pieds mesure de planche

625 pieds mesure de planche par tonne courte de bois de construction ou 688 p/m/p par tonne métrique

618 pieds mesure de planche par tonne courte de bois coupé ou 681 par tonne métrique

45 planches de bois équarri, pin ou chêne, par tonne métrique

125 bardeaux de bois environ par tonne courte ou 50 pieds cubes de bois de construction à la tonne courte

55 pieds cubes de bois de construction à la tonne métrique

1 douve de baril standard, environ 2,5 pieds ou 72 cm

1 douve de tuyau, environ 59 à la tonne courte ou 65 par tonne métrique

350 à 400 douves, fonds et bouts en pièces par tonne courte

22 quintaux de potasse et de perlasse par tonne métrique.

LISTE DES FIGURES

Des légendes détaillées accompagnent ces figures aux pages indiquées (P ...).

FIGURE 1. Limites et dimensions en kilomètres carrés des principales divisions du bassin de drainage du Saint-Laurent et des Grands Lacs. (P. 23)

FIGURE 2. Divisions — Régionalisations du Saint-Laurent fluvial et estuarien d'après Louis-Edmond Hamelin. (P. 27)

FIGURE 3. Profil du Saint-Laurent et des Grands Lacs, du lac Supérieur à Montréal (niveau de la mer). (P. 29)

FIGURE 4. Le courant du Labrador et la circulation des eaux de surface (courants locaux) en été dans le golfe Saint-Laurent. (P. 35)

FIGURE 5. Dix roses des vents, de Montréal au cap Race et à l'île de Sable. (P. 38)

FIGURE 6. Comparaison du nombre moyen de jours ouverts à la navigation, aux ports de Québec, Kingston et Albany et dans les canaux de Lachine, Welland et Érié. Période 1824-1850. (P. 43)

FIGURE 7. Carte de la Nouvelle-France faire par Champlain d'après ses voyages entre 1603 et 1629 et imprimée en 1632. (P. 48)

FIGURE 8. Carte du fleuve Saint-Laurent dressée sur les mémoires et observations du Sieur Jolliet en 1646. (P. 49)

FIGURE 9A ET 9B. Deux sections de la carte dressée par Jean Deshayes en 1688 et imprimée en 1715. Il s'agit de la feuille ouest de «La grande rivière du Canada ou de Saint-Laurens». (P. 50)

Deux sections de la carte dressée par Jean Deshayes en 1688 et imprimée en 1715. Il s'agit de la feuille ouest de «La grande rivière du Canada ou de Saint-Laurens». (P. 51)

FIGURE 10. Section de la carte du Canada ou de la Nouvelle-France et des découvertes qui y ont été faites. Guillaume De L'Isle, 1703. (P. 52)

FIGURE 11. Vue panoramique des terres entre la pointe des Monpélés et celle de Manicouagan. La position du navire est à «A» sur la carte de localisation. (P. 54)

FIGURE 12. Dérail du «Gouffre», section entre l'île aux Coudres et la terre ferme (Baie Saint-Paul) où était, et est toujours, situé le chenal le plus profond. (P. 55)

FIGURE 13. La première voie transcanadienne, routes des voyageurs au temps de la traite des fourrures vers les régions de l'Ouest et du Nord-Ouest, au départ de Montréal et Québec. Période 1760-1800. (P. 63 et 64)

FIGURE 14. Carte du Saint-Laurent de Thomas Jeffreys, qu'il appelle aussi carte du fleuve Hochelaga, Canada. Elle s'étend du Fort Frontenac (Kingston) à la sortie du lac Ontario jusqu'à l'île d'Anticosti, 1775. (P. 75)

FIGURE 15. Carte des îles de la Madeleine dressée par James Cook en 1765. (P. 76)

FIGURE 16. Carte du secteur de la Traverse entre le cap Tourmente et Saint-Michel sur la rive sud par James Cook (1759-1762). (P. 77)

FIGURE 17. Détail d'un plan du port et de la ville de Québec, extrait d'une carte de l'Atlantic Neptune de J. Desbarres en 1785. (P. 79)

FIGURE 18. Carte du Saint-Laurent, fleuve, estuaire et golfe, montrant la route suivie par les grands voiliers de commerce, entre 1750 et 1850, avec les mouillages les plus fréquentés et les chantiers maritimes actifs. (P. 80 et 81)

FIGURE 19. Construction et site des premiers canaux du Saint-Laurent entre les lacs Saint-Louis et Saint-François, 1779-1805. (P. 86)

FIGURE 20. Carte générale de localisation du premier canal Érié, d'une longueur de 565 kilomètres, entre Buffalo et Albany dans l'État de New York. (P. 90)

FIGURE 21. Carte détaillée du canal Champlain, achevée en 1825, reliant l'Hudson à Albany (Waterford est une banlieue) et au lac Champlain. (P. 90)

FIGURE 22. Le port de Kingston sur le lac Ontario et les chenaux d'approche du sud-ouest. (P. 99)

FIGURE 23. Plan du port de York (Toronto) préparé par Joseph Bouchette, montrant les mouillages et les profondeurs en pieds. (P. 100)

FIGURE 24. Canaux construits et projetés dans la région de Montréal. Période 1825-1850. (P. 105)

FIGURE 25. Plan du fleuve Saint-Laurent entre Coteau-du-Lac (à gauche) et les Cascades (à droite), montrant les trois routes à l'étude du futur canal de Beauharnois, juste au sud du Saint-Laurent. (P. 107)

FIGURE 26. Plans détaillés des coupes de bassin d'écluses à construire pour les canaux du Saint-Laurent. (P. 108)

FIGURE 27. Localisation générale des canaux du Saint-Laurent, de l'Outaouais, de la rivière et du canal Rideau, de l'écluse de Sainte-Anne et les canaux de Chambly et de Beauharnois en 1850. (P. 109)

FIGURE 28. Carte générale montrant l'emplacement du deuxième canal Welland qui relie les lacs Érié et Ontario, entre Port Colborne et Port Dalhousie, ainsi que le canal d'alimentation entre Dunnville er Port Maitland et la jonction avec la rivière Welland. (P. 113)

FIGURE 29. Carte détaillée des canaux I et II de Welland avec leurs écluses; parcours entre Port Dalhousie, Port Robinson et Welland; comparé au parcours du canal actuel. (P. 114)

FIGURE 30. Localisation de la voie navigable de la rivière et du canal Trent en 1850 entre les lacs Ontario et Huron. (P.116)

FIGURE 31. Recherche d'un chenal à approfondir dans le lac Saint-Pierre, en aval de Montréal, période 1840-1850. (P.120)

FIGURE 32. Types de navires de commerce à voile utilisés entre 1700 et 1850 dans les eaux du Saint-Laurent et des Grands Lacs. (P. 125)

FIGURE 33. Plan et coupe du CHAMEAU, trois-mâts flûte de commerce au XVIIIe siècle. (P. 136)

FIGURE 34. Évolution des types de canots commerciaux en usage sur le Saint-Laurent et les Grands Lacs. (P. 138)

FIGURE 35. Sketchs de trois navires à voile britanniques de la fin du XVIIIe et de la première moitié du XIXe siècle. (P. 147)

FIGURE 36. Plan et coupe d'un BATEAU et d'un DURHAM, types de navires les plus populaires et les plus utilisés sur les lacs et rivières de l'intérieur. (P. 149)

FIGURE 37. L'ACCOMMODATION de John Molson (1809), premier navire à vapeur qui relia Québec à Montréal. (P. 153)

FIGURE 38. Le FRONTENAC, premier navire à vapeur et à aubes canadien à naviguer sur les Grands Lacs. (P. 155)

FIGURE 39. Plan et coupe d'une canonnière à faible tirant d'eau (environ 1,25 mètre) à construire au chantier naval de Sa Majesté, à l'île aux Noix, sur le Richelieu. (P. 162)

FIGURE 40. Plan et coupe d'un trois-mâts à construire dans un chantier maritime des Grands Lacs, exécutés par John Goudie, architecte naval, à Québec, en 1813. (P. 163)

FIGURE 41. Plan et coupe d'un navire marchand proposé pour le service sur les Grands Lacs; il devait être construit à Amherstburg en Ontario, près de Windsor. (P. 164)

FIGURE 42. Photo de la maquette du ROYAL SAVAGE (1770). Schooner anglais armé utilisé sur le lac Champlain pendant la révolution américaine. (P. 165)

FIGURE 43. Le QUEEN CHARLOTTE, deuxième navire à vapeur canadien à naviguer sur les Grands Lacs (1818). (P. 166)

FIGURE 44. L'ONTARIO, le premier navire à vapeur américain à naviguer sur les Grands Lacs. (P. 167)

FIGURE 45. Plan et coupe d'une goélette de type gaspésien du XIXe siècle, à construire dans un chantier maritime local. (P. 175)

FIGURE 46. Le ROYAL-WILLIAM. Premier navire à aubes à traverser l'Atlanrique sous vapeur. (P. 179)

FIGURE 47. Esquisses de quatre navires à vapeur en service sur les Grands Lacs entre 1825 et 1850. Exemples de navires à aubes et à hélice. (P. 181)

FIGURE 48. Les services de navires à vapeur rapides du type *Packet* que l'on offrait entre ports canadiens et américains en amont de Montréal et sur les lacs Ontario, Érié et Huron.
48A - Les services en 1830 (P. 186)
48B - Les services en 1840 (P. 186)
48C - Les services en 1850 (P. 187)

FIGURE 49. Plan du port et de la ville de Québec d'après Nicholas Bellin en 1744. On distingue bien les remparts, la basse-ville, le cul-de-sac et la jetée dans la rivière Saint-Charles. (P. 195)

FIGURE 50. Le nombre et le tonnage des navires océaniques dans le porr de Québec — 1642-1760. Par période quinquennale. (P. 213)

FIGURE 51. Le tonnage des cargaisons engagées dans le trafic océanique dans le port de Québec — 1642-1760. Par période quinquennale. (P. 214)

FIGURE 52. Plan du port et de la ville de Montréal en 1815. (P. 221)

FIGURE 53. Plan du port et du bassin de Québec, entre la pointe Pineau à Sillery et la pointe de Lévis, tel que relevé et cartographié par H.W. Bayfield en 1827. (P. 238)

FIGURE 54. Carte du port de Montréal en 1848, préparée par C. Walkem et W.W. Hollway d'après la carte de Cane. (P. 240)

FIGURE 55. Reproduction d'une page du rapport des péages et droits portuaires collectés en 1832. (P. 246)

FIGURE 56. Tarif du transport des passagers par navire à vapeur entre Québec et Montréal en 1831. (P. 248)

FIGURE 57. Nombre et tonnage des navires entrés et sortis aux ports de Québec et de Montréal, 1761-1850. (P. 252)

FIGURE 58. Tonnage des cargaisons manutentionnées aux ports de Québec et de Montréal, 1761-1850. (P. 253)

FIGURE 59. Trafic des cargaisons sur les canaux et les voies navigables du Canada (Haut et Bas) et de l'État de New York, en tonnes métriques, en 1839. (P. 284)

FIGURE 60. Trafic des cargaisons sur les canaux et les voies navigables du Canada er de l'État de New York, en tonnes métriques, en 1849. (P. 285)

FIGURE 61. Liaisons maritimes entre les ports de France et le port de Québec entre 1642 et 1760. (P. 287)

FIGURE 62. Liaisons maritimes du port de Québec en 1807 avec les trois principaux groupes de ports, ceux de Grande-Bretagne, des Maritimes et de Terre-Neuve. (P. 302)

FIGURE 63. Réseaux de transport et de distribution des fourrures dans l'arrière-pays des ports de Québec et de la Nouvelle-Orléans vers 1755. (P. 314)

FIGURE 64. Extension, vers 1755, des arrière-pays concurrentiels des fourrures des ports du Saint-Laurent, de la baie d'Hudson et de la Nouvelle-Orléans. (P. 316)

FIGURE 65. Déplacement des frontières politiques et leurs effets sur les limites des arrière-pays du port de Québec à la fin du XVIIIe siècle. (P. 318)

FIGURE 66. Zones de croissance des bois commerciaux dans le bassin du Saint-Laurent et des Grands Lacs. (P. 321)

FIGURE 67. Progression vers l'Ouest de la coupe du bois et des exploitations forestières dans la première moitié du XIXe siècle, dans le bassin du Saint-Laurent et des Grands Lacs. (P. 322)

FIGURE 68. Carte des arrière-pays des ports de Québec, Montréal, New York et York Factory (Compagnie de la Baie d'Hudson) en 1825. (P. 322)

INTRODUCTION

L'évolution des transports par eau dans le bassin du Saint-Laurent et des Grands Lacs

Alors qu'il remonte le fleuve Saint-Laurent depuis l'embouchure du Saguenay, là où, de part et d'autre, les rives commencent timidement à apparaître, le voyageur, jusque-là étonné d'avoir constaté l'immense largeur d'un fleuve dont il ne pouvait saisir les limites, se prend à imaginer ce que furent les impressions des premiers navigateurs pénétrant peu à peu au sein d'un monde nouveau où la forêt et l'eau semblaient être seules à se partager la nature. Certes, de nos jours, le paysage a bien changé, Québec et Montréal sont d'imposantes cités et tous les villages et villes jalonnant les bords du fleuve soulignent l'existence d'arrière-pays aux nombreuses activités industrielles et commerciales, aboutissement d'une entreprise humaine entamée voici quatre siècles, fantastique aventure qui allait donner naissance au Canada d'aujourd'hui.

Non sans quelque nostalgie du passé, mais aussi avec la conviction d'être entraîné par les mouvances successives ayant marqué le développement de ce pays, nous n'avons pu résister au désir de remonter le temps et de retracer les grandes époques qui façonnèrent la voie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs. Ce sont des époques caractérisées par d'incessantes luttes contre l'adversité, qu'elle soit due à la rigueur du milieu ambiant ou aux intérêts opposés d'hommes animés par la volonté de conquête d'un grand territoire. Ont-ils voulu faire prévaloir un idéal? Cela n'est pas à écarter mais il semble surtout qu'ils cherchèrent, le plus souvent, à donner un sens concret à leurs actions entreprises sous l'égide de deux pays européens, en conflit quasi permanent durant de longues périodes entrecoupées d'années paisibles et prospères.

Le long travail de recherches, auquel il a fallu se livrer, a montré combien précaires pouvaient être, à leurs débuts, les conditions de vie des pionniers. L'étude qui suit tente de réaliser une synthèse de l'évolution des transports par eau dans cette artère vitale du continent nord-américain, empruntée par ceux qui allaient y jeter les bases de puissantes relations socio-économiques, développant, de surcroît, un système géopolitique prenant, au cours des siècles, une importance exceptionnelle dans l'histoire des conquêtes auxquelles s'est livrée l'humanité.

Il eut été présomptueux de croire que l'on pouvait aborder en détail tous les aspects de l'évolution des transports par eau. Un grand nombre d'ouvrages, d'études, de compilations de statistiques de diverses origines ont traité, et traite encore de nos jours, de multiples sujets particuliers liés au fleuve Saint-Laurent, mettant en relief, par exemple, les aspects historiques ou économiques, les grandes questions traitant des techniques de la navigation ou bien encore la géographie et l'ethnologie.

Ce volume est une œuvre de vulgarisation qui couvre une période d'environ 250 ans. Il n'était pas question, au début de nos recherches, d'utiliser des sources manuscrites, ni de consulter des archives ou de rechercher des documents inédits. Notre intention était d'inventorier les sources écrites et imprimées et, à partir de là, écrire un livre sur l'évolution des transports par eau dans le réseau du Saint-Laurent et des Grands Lacs.

Cependant, il nous a fallu, à mesure que les recherches progressaient, consulter des sources originales, faire des recherches aux Archives nationales, lire beaucoup de microfilms, voyager et consulter des dépôts d'archives dans les principaux ports, bref, nous résigner à rechercher le document manquant ou le renseignement-clé qui permettait de mieux comprendre les événements importants.

Nous avons couvert une longue période qui s'étend de 1608, date de fondation de la cité de Québec par Champlain et du début du peuplement permanent et de la colonisation en Nouvelle-France, à 1850, lorsque les navires purent atteindre les ports des Grands Lacs, pour la première fois, depuis l'Atlantique par la route du Saint-Laurent, après la construction des derniers canaux entre Montréal et le lac Ontario.

Le milieu du XIXe siècle correspond aussi à l'apparition du chemin de fer qui allait révolutionner la circulation continentale comme mode de transport commercial en Amérique. À partir de 1850, les transports par eau perdront graduellement leur monopole, devenant un mode de transport parmi d'autres, se taillant une place qui ne dépendait plus que de la qualité de leurs services et de leurs spécialisations.

La troisième raison pour le choix de 1850, c'est que cette date correspond au déclin de l'ère de la voile. Les grands voiliers continueront encore après cette date à assurer les liaisons commerciales transocéaniques pendant quelques décennies. Mais déjà, au début des années 1800, allaient apparaître les premiers navires mus à la vapeur, mode de propulsion qui remplacera peu à peu la voile. Trente ans plus tard, avec l'utilisation plus répandue du fer et de l'acier, les constructeurs de navires lanceront les premières coques en fer.

Il y a trois périodes assez bien délimitées durant ces deux siècles et demi; la première est celle où le royaume de France exerçait sa domination sur le continent nord-américain et contrôlait à la fois les grands bassins de drainage du Saint-Laurent et du Mississippi. Cette période se termine en 1760 et tout sera confirmé par le traité de Paris de 1763. La deuxième partie débute avec le régime britannique, l'implantation de son organisation, la construction des premiers canaux, l'aménagement des ports et havres, les débuts d'une construction navale moderne et des accroissements de tonnages significatifs. Nous avons choisi l'année 1825 pour introduire la troisième et dernière période qui n'a que vingt-cinq ans, parce qu'elle correspond à l'ouverture du canal Lachine, première section importante des futures voies navigables du Saint-Laurent et de l'Outaouais, à l'ouverture du canal Érié, voie parallèle et concurrentielle, et à la perte de l'immense arrière-pays des fourrures au profit des ports et de la route de la baie d'Hudson.

Nous avons divisé le travail en quatre parties ou quatre thèmes qui s'enchaînent. La première partie est consacrée à la connaissance géographique et hydrographique de la voie d'eau, à l'évolution des connaissances maritimes et à son aménagement graduel. C'est la voie navigable qu'empruntent les navires pour remonter jusqu'à l'extrémité des Grands Lacs. Ce sont d'abord les eaux du golfe avec leurs courants, marées, vents, brumes et glaces; ce sont ensuite les eaux balisées de l'Estuaire qui perdent progressivement leur salinité, puis les eaux du fleuve et des Grands Lacs avec leurs caractéristiques particulières dont les rapides, les chutes et les hauts-fonds. En somme, c'est l'infrastructure de base, la voie que l'on a découverte, cartographiée et aménagée. À mesure que la voie navigable se développe, que l'on construit les canaux, que l'on drague et que l'on approfondit les chenaux principaux et ceux d'accès aux ports et qu'apparaissent des phares et des bouées, la circulation maritime s'accroît et se diversifie.

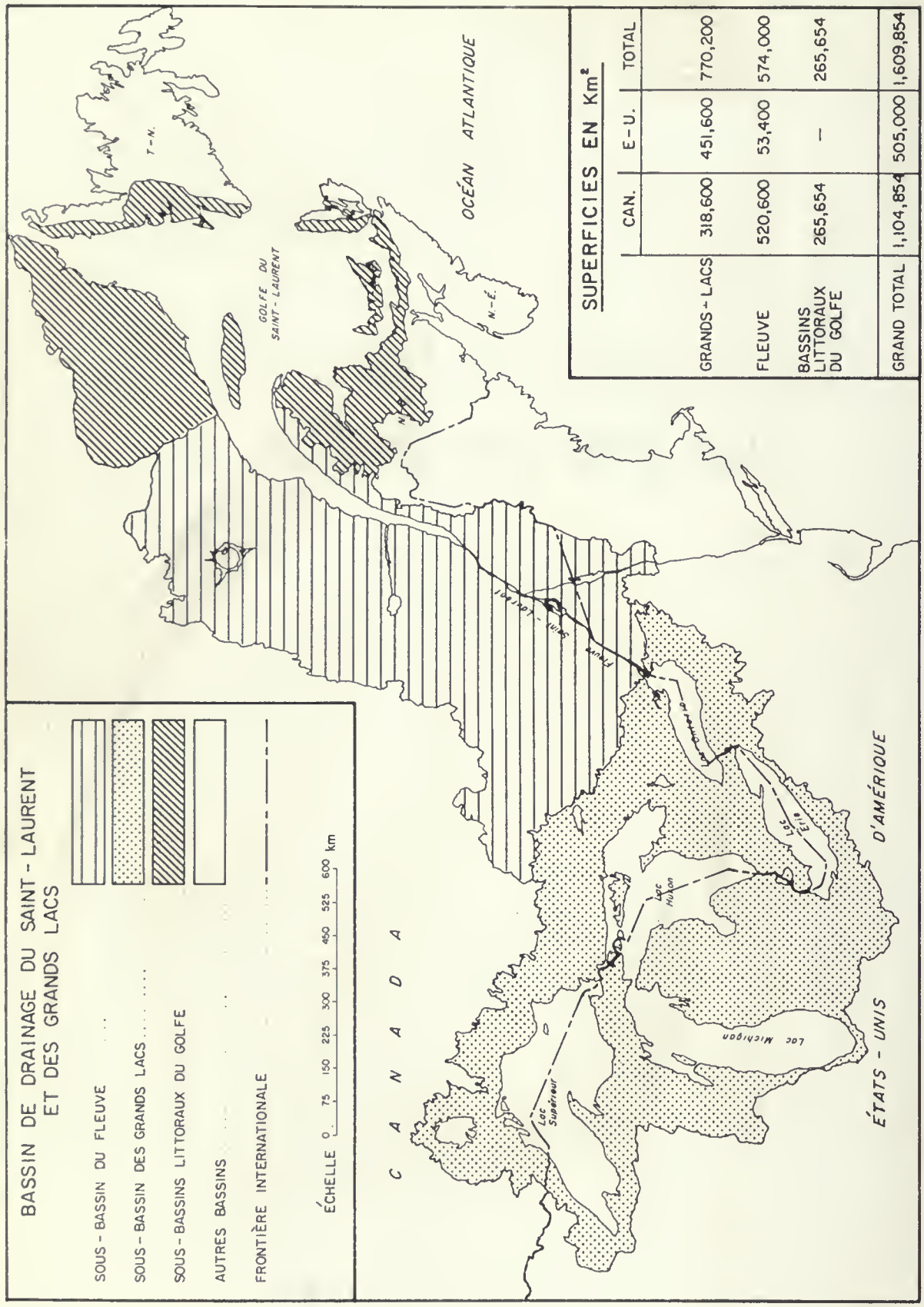
La deuxième partie est une description et une analyse des types de navires qui ont utilisé cette voie d'eau. Il s'agit de la batellerie océanique, côtière et lacustre et des adaptations de cette batellerie à la voie navigable en exploitation pendant sept mois de navigation seulement. Une flotte de ce genre nécessite des centres de construction navale qui, de modestes à leurs débuts, deviendront des chantiers navals complets. C'est dans ces centres, le plus souvent à l'intérieur des ports, qu'on maintiendra, réparera et construira les navires de toutes sortes. Une section sur la construction navale a donc été ajoutée à chacun des chapitres en question.

La troisième partie examine en détail l'évolution de la circulation maritime à partir des ports de Québec et de Montréal et, plus tard, de ceux du golfe et des Grands Lacs. Nous avons retenu trois quantités comme base d'analyse des trafics, elles reviennent périodiquement, ce sont le nombre des navires, leur tonnage et le tonnage des cargaisons transportées. Cette dernière quantité, celle qui justifie la présence accrue des navires, ce pourquoi ils viennent s'amarrer dans les ports, n'est pas facile à trouver et à compiler. Nous avons formulé quelques hypothèses sur la capacité de chargement des navires afin d'estimer les tonnages des cargaisons transportées et déterminer l'achalandage dans les ports et canaux.

Enfin, la quatrième et dernière partie aborde l'évolution des horizons maritimes, des routes maritimes, des contacts outre-mer ou au sud avec les ports des Antilles et des États-Unis, ou encore avec ceux, plus rapprochés, de Louisbourg et du Golfe. La notion de route maritime est celle qu'empruntent les navires dans leurs liaisons commerciales avec les autres ports, villes, régions, pays et continents. En complémentarité aux horizons maritimes, il y a derrière les ports, les horizons terrestres, les arrière-pays, là où sont situés les clients des ports, les expéditeurs, les fournisseurs, les exportateurs et les importateurs. L'extension ou la réduction des horizons maritimes et des arrière-pays des ports de Québec et de Montréal jettent un éclairage nouveau sur les rivalités commerciales avec les intérêts de la Compagnie de la Baie d'Hudson et ceux de l'état de New York, de son grand port et du canal Érié. Le port de Québec restera, durant cette longue période, la grande porte d'entrée et de sortie de la circulation maritime océanique du réseau Saint-Laurent/Grands Lacs.

PREMIÈRE PARTIE

La voie navigable



SUPERFICIES EN Km²	CAN.	E-U.	TOTAL
GRANDS-LACS	318,600	451,600	770,200
FLEUVE	520,600	53,400	574,000
BASSINS LITTORAUX DU GOLFE	265,654	—	265,654
GRAND TOTAL	1,104,854	505,000	1,609,854

FIGURE 1. Limites et dimensions en kilomètres carrés des principales divisions du bassin de drainage du Saint-Laurent et des Grands Lacs.

CHAPITRE PREMIER

Un bassin hydrographique exceptionnel

(Pour servir d'introduction géographique)

Rassurons-nous, le Saint-Laurent a plus de qualités que de défauts; il est permis de le tenir pour un fleuve remarquable.
RAOUL BLANCHARD

Il est nécessaire de connaître la géographie des lieux, l'orientation du bassin de drainage, ses caractéristiques générales et particulières et, surtout, les éléments climatiques et hydrographiques du réseau de navigation du Saint-Laurent et des Grands Lacs avant d'en retracer l'évolution et le développement. C'est pourquoi nous avons ajouté à ce premier chapitre le sous-titre «Pour servir d'introduction géographique». Ce qui intéresse et préoccupe au plus haut point le navigateur, nous l'avons constaté plus d'une fois à la lecture des journaux de bord, ce sont les endroits où il peut ancrer son navire, les hauts-fonds et les roches submergées à éviter, les profondeurs du chenal naturel, les rapides et les courants à connaître et les conditions des marées, des vents, des brumes et des glaces.

CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES

Le bassin du Saint-Laurent et des Grands Lacs n'est pas le plus grand d'Amérique du Nord, il vient au troisième rang après ceux du Mississippi (3 200 000 km²) et du Mackenzie (1 805 200 km²). Il couvre quand même un territoire de 1 609 854 km² dont 505 000 km² se trouvent aux États-Unis. Pour donner une idée de son immense territoire, Lasserre écrit que si on le superposait à une carte de l'Europe, «il s'étendrait de Nantes à Marseille jusqu'aux pays Baltes»[1] (figure 1).

De ces trois grands bassins de drainage, un seul, le Saint-Laurent, se jette dans l'Atlantique et s'écoule de l'ouest à l'est; le Mississippi se déverse dans le golfe du Mexique et coule du nord au sud

1. J.-C. Lasserre, *Le Saint-Laurent, grande porte de l'Amérique*, p. 19.

tandis que le Mackenzie coule du sud au nord pour se déverser dans la mer de Beaufort. Quant au quatrième, celui de la baie d'Hudson, qui est lui aussi considérable, il se déverse dans l'Atlantique, mais beaucoup plus au nord que ne le fait le Saint-Laurent.

La situation du bassin du Saint-Laurent est avantageuse. Ce bassin est en effet le seul qui permet de pénétrer profondément à l'intérieur du continent nord-américain. Jusqu'à Montréal, on pourra remonter le fleuve sans trop d'obstacles ni de problèmes. Jacques Cartier et Samuel de Champlain le constateront les premiers. Passé Montréal, ce sera plus difficile, plus laborieux, mais, grâce aux canots et aux portages, on parviendra aux Grands Lacs et même au-delà.

Si les eaux du bassin s'écoulent de l'ouest à l'est, les rives de l'estuaire et du fleuve sont orientées du nord-est au sud-ouest, dans un alignement à peu près parallèle à la rive atlantique des États-Unis, entre New York et la baie de Fundy. C'est à partir du lac Érié, afin d'atteindre les autres Grands Lacs, qu'il faut s'orienter vers le nord jusqu'à Sault-Sainte-Marie. On se dirige ensuite franc ouest pour se rendre à Thunder Bay ou franc sud pour atteindre le port de Chicago au fond du lac Michigan.

La voie navigable du Saint-Laurent permet de passer entre le bouclier rocheux canadien au nord et la chaîne des Appalaches au sud. La situation et l'orientation générales du système sont un avantage indéniable par rapport à l'Europe d'où vinrent les premiers découvreurs, explorateurs, colons, trafiquants, marchands, soldats, aventuriers, hommes et femmes en quête de liberté religieuse, économique et civile. Pour atteindre la région des Grands Lacs par le Mississippi, les distances sont plus considérables : il faut contourner la Floride ; cela prenait quelques semaines de plus de navigation au temps de la voile. Le Mississippi, en tant que voie de pénétration vers le cœur du continent, deviendra un concurrent sérieux beaucoup plus tard. Quant aux autres petits bassins de drainage dont les eaux s'écoulent vers l'Atlantique, comme ceux des rivières Connecticut, Susquehanna ou Delaware, ils ne pénètrent pas très loin à l'intérieur. Font exception le fleuve Hudson et son affluent, la rivière Mohawk, qui donnent accès au territoire des Grands Lacs en passant par Albany. À partir de 1825, grâce au canal Érié qui relie Albany à Buffalo, cette voie d'eau raccourcit considérablement les distances entre les Grands Lacs et l'Atlantique. L'Hudson est court (265 km), comme toutes les autres rivières qui ont leur source dans les lacs du massif appalachien et se déversent dans l'Atlantique. Ce bassin de drainage n'est pas comparable au Saint-Laurent ni aux Grands Lacs, voie naturelle de plus de 3 700 kilomètres.

DIVISIONS DE LA VOIE NAVIGABLE EN SECTEURS (FIGURE 2)

Les géographes, hydrographes et autres ont proposé toutes sortes de divisions de cette grande voie navigable. Nous avons adopté les quatre secteurs suivants, en partant de sa source, les Grands Lacs : le Saint-Laurent supérieur, qui va du lac Ontario jusqu'à Montréal ; le Saint-Laurent inférieur, qui s'étend de Montréal jusqu'à l'île d'Orléans ; l'estuaire, qui commence à la pointe orientale de cette île et s'allonge jusqu'à une ligne qui s'identifie au méridien de 64°30'0, plaçant toute l'île d'Anticosti dans les eaux du golfe. La limite entre l'estuaire et le golfe est celle adoptée depuis longtemps par l'Administration maritime canadienne, consacrée depuis par le Bureau hydrographique international[2]. À l'est, le golfe, qui comprend « l'ensemble de la vaste étendue occupée par la mer bordière comprise entre la Nouvelle-Écosse, Terre-Neuve, le Nouveau-Brunswick et le Québec », est limité par une ligne qui rejoint les deux rives du

2. « Les grandes divisions du Saint-Laurent » dans *R.G. Montréal*, vol. XXIV, nº 3, 1970, p. 283-303. On y a groupé les commentaires et opinions (par ordre) de C. Laverdière, J.-C. Dionne, L.-E. Hamelin, P. Brunel et J.-C. Lasserre. Voir aussi L.-E. Hamelin, « Noms de régions », dans *Cahiers de géographie du Québec*, nº 20, 1966, p. 260-261 ; *Bureau hydrographique international, Limites des Océans et des Mers*, Monaco, 1951, publ. nº 23 ; Canada, ministère des Transports, *Saint Lawrence River Pilot*, Ottawa, 1964 ; J.-C. Dionne, « Vers une définition plus adéquate du Saint-Laurent », dans *Zeitschrift fur Geomorphologie*, vol. 7, 1963, nº 1, p. 36-44.

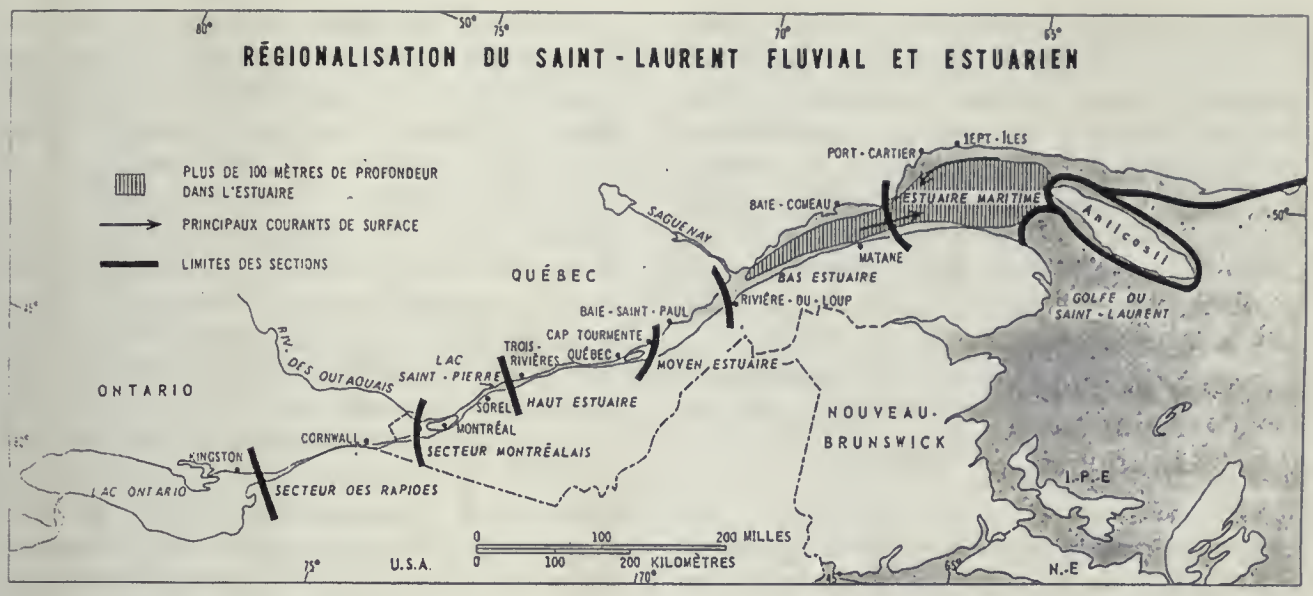


FIGURE 2. Divisions — Régionalisations du Saint-Laurent fluvial et estuarien d'après Louis-Edmond Hamelin (1958). *Cahiers de Géographie de Québec*, vol. 16, nº 37, avril 1972, p. 20. (Permission de l'auteur)

détroit de Belle-Isle en passant par l'île de Belle-Isle et, au détroit de Cabot, par une ligne qui va du cap Nord de l'île du Cap-Breton au cap Ray à Terre-Neuve[3].

Récemment, une équipe du département de géographie de l'Université Laval a publié les premières planches de l'Atlas environnemental du Saint-Laurent[4]. On propose une division légèrement différente; on distingue cinq grandes divisions : le tronçon fluvial, du lac Ontario au lac Saint-Pierre, l'estuaire fluvial, de Trois-Rivières à la pointe est de l'Île d'Orléans, le moyen estuaire, de cette dernière limite à l'embouchure du Saguenay, l'estuaire maritime, de Tadoussac à Pointe-des-Monts, et le golfe, tout ce qui est à l'est de Pointe-des-Monts.

TRAITS CARACTÉRISTIQUES DES QUATRE SECTEURS

Depuis Jacques Cartier, les navigateurs qui entrent dans le golfe Saint-Laurent par le détroit de Cabot ont toujours la même impression visuelle, celle de ne pas savoir s'ils sont encore dans l'Atlantique ou dans le golfe. L'impression est différente en passant par le détroit de Belle-Isle, car les rives sont plus rapprochées et plus visibles par temps clair.

Ce n'est donc pas une embouchure ordinaire dont on voit les rivages qui s'estompent dans le lointain, où l'on découvre des eaux de couleur différente, chargées d'alluvions et moins salées que celles de l'océan. Rien de cela ne s'applique au

3. J.-C. Dionne, *op. cit.*, p. 289.
4. *Atlas environnemental du Saint-Laurent* réalisé par le Département de géographie de l'Université Laval pour le Centre Saint-Laurent du ministère fédéral de l'Environnement, Montréal, 1991. Quelques planches et cartes déjà publiées. Chaque planche contient une liste de références bibliographiques.

golfe, car si les navigateurs savent qu'ils ont atteint le plateau continental, ils découvrent encore des profondeurs de plus de cinq cents mètres en face de Gaspé et de trois cents mètres à l'embouchure du Saguenay. Il n'y a pas de différence de couleur, ni de degré varié de salinité de l'eau. Il est décevant, certes, d'être dans une voie d'eau que l'on ne peut pas facilement identifier. Les capitaines continuent pendant quelques jours à faire de la navigation océanique; ce n'est pas encore de la navigation côtière, ni du pilotage. Ils naviguent dans un golfe qui est plus petit que le golfe du Mexique, mais aux dimensions comparables aux mers du Nord et Baltique.

C'est dans le golfe, vaste et profond, qu'on rencontre les îles les plus grandes du bassin, et aussi quelques-unes, plus petites, des îlots en fait, qui devinrent célèbres à cause des nombreux échouages et pertes de navires au cours des siècles. L'île du Cap-Breton, qui sépare le golfe de l'Atlantique, l'île du Prince-Édouard et l'île d'Anticosti ont des superficies importantes. Terre-Neuve, encore plus grande, est la limite est et nord-est du golfe. Parmi les plus petites, non moins célèbres, on trouve les Îles de la Madeleine, l'île aux Oiseaux et l'îlot Saint-Paul, au nord de l'île du Cap-Breton, un cimetière d'épaves. Deux courants affectent la circulation des eaux, celui du Labrador qui tourne autour de Terre-Neuve dans le sens des aiguilles d'une montre et dont une partie pénètre dans le golfe par le détroit de Belle-Isle, et celui de Gaspé qui sort de l'estuaire et se dirige vers le sud-est. La navigation n'est pas facile : ce sont des côtes parmi les plus brumeuses du monde, les vents changent rapidement de direction, les marées se font sentir et les glaces recouvrent quelquefois entièrement les eaux en hiver. Autre caractéristique, c'est là qu'on trouve les plus grandes profondeurs de l'ensemble du réseau, avec une moyenne de 250 à 300 mètres[5]. On parle ici de navigation océanique, à peu près partout, excepté dans les détroits de Belle-Isle et de Northumberland, où il s'agit de navigation côtière (figure 3).

L'estuaire, en forme d'entonnoir, a une longueur de 575 km et une largeur de 110 km entre Sept-Îles et la côte gaspésienne. À Pointe-des-Monts, la largeur rétrécit jusqu'à moins de 50 km et, à sa limite amont, il n'a plus que 15 km de large. On a subdivisé l'estuaire en plusieurs sections; nous retenons la section maritime, qui va de la limite aval de l'estuaire à la Pointe-des-Monts, avec une navigation de type océanique, la section de Pointe-des-Monts à l'embouchure du Saguenay, avec une navigation côtière, enfin, la section qui s'étend de l'embouchure du Saguenay à l'île d'Orléans, avec une navigation fluviale et côtière combinée. La première station de pilotage du réseau, qui était située autrefois à Pointe-au-Père, en aval de Rimouski, a été déplacée il y a plusieurs années aux Escoumins, à 75 km en amont et près de la Côte-Nord. C'est dans cette section que les questions de profondeur commencent à se poser. À mesure que le lit du fleuve se relève et que les profondeurs diminuent, on doit repérer les bancs de sable, les barres et les battures, dont celles de l'île aux Lièvres et des environs du cap Tourmente, au nord-est de l'île d'Orléans.

Il y a beaucoup d'îles dans l'estuaire, elles sont petites et concentrées dans la section la plus en amont. La plus connue des navigateurs est l'île aux Coudres, parce qu'on a localisé le chenal le plus profond entre cette île et la rive. Ce fut au temps de la voile l'un des endroits les plus difficiles à franchir. Qui dit îles, dit écueils, hauts-fonds, récifs, bancs et battures, en somme des endroits à éviter, mais aussi des points de repère à connaître. Les marées sont présentes et leur amplitude augmente à mesure qu'elles remontent l'estuaire vers Québec. La salinité des eaux cesse environ entre 15 et 25 km en aval de l'île d'Orléans. Il y a aussi de nombreuses battures dans la section la plus en amont de l'estuaire, d'où la nécessité, pour les premiers pilotes, hydrographes et commandants, de relever et de cartographier les premiers chenaux d'accès au port de Québec. Le chenal des vaisseaux, le plus profond, tel qu'il a été cartographié

5. Wendy Simpson, *Golfe Saint-Laurent, utilisation des eaux et activités connexes. Une représentation cartographique*, planche 2.

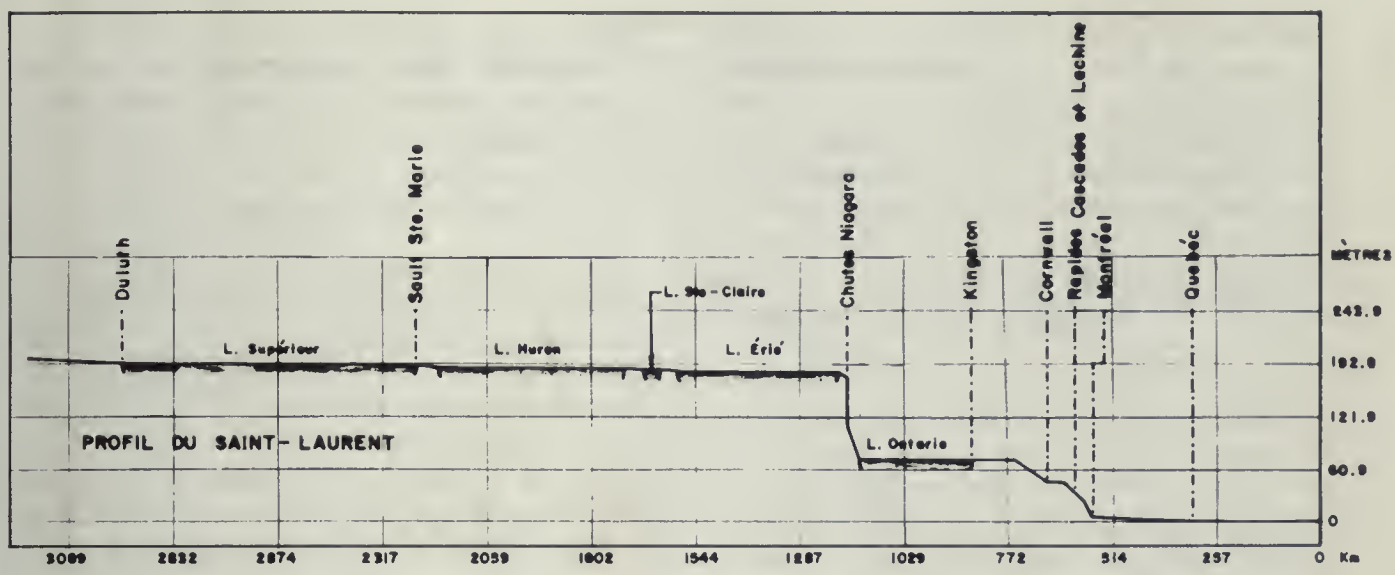


FIGURE 3. Profil du Saint-Laurent et des Grands Lacs, du lac Supérieur à Montréal (niveau de la mer).

par N. Bellin, longe la rive gauche à partir du Saguenay. Cette rivière est plus qu'un affluent, c'est un fjord majestueux, profond et navigable jusqu'à Chicoutimi, soit sur une distance de cent kilomètres à partir de son embouchure. C'est le seul des affluents qui se jette dans le golfe, l'estuaire ou le fleuve et qui soit naturellement navigable, sans qu'on ait eu besoin de le creuser ou de l'aménager. Seul son accès au point de confluence avec le Saint-Laurent fut et demeure difficile à cause du mélange des marées et des courants, de la brume et des coups de vent.

Le fleuve commence à la hauteur de l'île d'Orléans et se termine au lac Ontario près de Kingston. Il n'a que 550 km de longueur. Cela peut surprendre. Il se présente comme une simple rainure entre deux rives éloignées en moyenne de 1 à 1,5 km. Du haut des airs, le fleuve semble rectiligne entre Québec et Kingston ; pour les navigateurs des grands voiliers, avant qu'on le balise, le drague et qu'on creuse des canaux, la présence de courbes, de caps et d'îles nécessitait beaucoup de manœuvres et forçait à louvoyer constamment, surtout en amont de Québec. Le Saint-Laurent inférieur, qui s'étend de l'île d'Orléans à Montréal, a un élargissement notable, le lac Saint-Pierre, dans lequel les marées viennent mourir. Il y a aussi les rapides Richelieu à franchir près de la pointe Platon. Les îles sont toutes situées entre Sorel et Montréal, dont l'archipel des îles de Sorel en amont du lac Saint-Pierre, les îles de Contrecœur et celles de la région de Montréal. Le courant Sainte-Marie, en face de Montréal, a été un obstacle sérieux à l'accès du port au temps de la voile. Un grand nombre d'affluents se jettent dans le Saint-Laurent entre Québec et Montréal ; peu étaient ou sont navigables ; tous contribuent à augmenter son débit. Le seul qui compte, et qui fut longtemps une voie navigable achalandée, est la rivière Richelieu qu'on aménagea au XIXe siècle.

Jusqu'à Montréal, la pente du fleuve est imperceptible. En effet, le niveau moyen de l'eau est d'environ six mètres au-dessus du niveau de la mer. Mais en amont, là où commence le Saint-Laurent supérieur, après le bassin de Laprairie, le premier de trois élargissements dans cette section, on rencontre les rapides de Lachine, le premier obstacle infranchissable aux voiliers (figure 3). Ce sont les premiers d'une série de rapides qui s'échelonnent jusqu'aux environs de Prescott (Ontario) et qui précèdent les lacs Saint-Louis et Saint-François, les deux autres élargissements. La présence de ces rapides explique le contraste entre le Saint-Laurent inférieur, en aval de Montréal, que Lasserre qualifie

justement de «fleuve serein» et le Saint-Laurent supérieur, en amont, qu'il qualifie de «fleuve sauvage»[6]. C'est cette partie du fleuve qu'on s'acharnera, pendant plus de cent cinquante ans, à compter de la fin du XVIIIe siècle, à conquérir et à dompter. Après Brockville et avant de quitter le Saint-Laurent supérieur, on passe dans une des sections les plus belles et les plus connues, la région des Mille-Îles, aujourd'hui paradis des plaisanciers.

Dans le lac Saint-Louis, les eaux brunes de l'Outaouais se mélangent aux eaux encore vertes du fleuve. C'est l'affluent le plus important au point de vue de la navigation, car il fut d'abord le prolongement et, pendant un certain temps, le lien indispensable de la voie navigable entre les Grands Lacs et le Saint-Laurent. Quand on atteint Kingston, on pénètre dans les Grands Lacs, mers intérieures devenues accessibles aux navires. Contrairement aux fleuves qui rétrécissent et deviennent de moins en moins profonds à mesure qu'on remonte vers leur source, ici, on débouche sur cinq grands lacs qui, ensemble, constituent la plus grande réserve d'eau douce au monde.

Le premier, le lac Ontario, est au même niveau que le fleuve en amont de Brockville. Ses eaux ne gèlent pas en hiver, quoique la glace d'estran rétrécisse sa surface d'eau libre. Il était impossible d'atteindre le second, le lac Érié, le moins profond, à cause de la barrière infranchissable des chutes de Niagara (100 mètres de dénivellation). La réponse ne vint qu'au XIXe siècle avec la construction du canal Welland. Le problème suivant était le passage à travers les chenaux étroits et peu profonds des rivières Détroit et Sainte-Claire et du lac du même nom. Les Américains les appellent les «connecting channels». Ils s'en occuperont et les aménageront après 1850. Grâce à ces canaux, on rejoint les lacs Huron et Michigan, ce dernier étant le seul entièrement situé en territoire américain aujourd'hui, et la baie Georgienne, parsemée d'îles, de presqu'îles, d'anses et de baies. Pour accéder au lac Supérieur, le dernier des cinq, le plus haut (183,5 mètres au-dessus du niveau de la mer) et le plus profond, il faut passer par Sault-Sainte-Marie et ses rapides. Enfin, rappelons les noms des îles Manitoulin, Saint-Joseph, Royale et Beaver, parmi les plus grandes dans ce dernier secteur. Les Grands Lacs ne sont pas une source normale; peu de fleuves bénéficient d'une source comparable.

Il est exceptionnel, ce Saint-Laurent, parce qu'il n'a ni une source ni un estuaire normaux. Il serait peut-être présomptueux de dire que le bassin hydrographique du Saint-Laurent et des Grands Lacs n'est pas conventionnel, comme si tous les bassins hydrographiques pouvaient se ressembler. On ne se trompera pas en disant que c'est un bassin «à nul autre pareil». C. Laverdière qualifie le fleuve d'«amputé par les deux bouts»[7].

CONDITIONS CLIMATIQUES RÉGIONALES

Le Canada est, en général, recouvert de neige du milieu de décembre au début d'avril. C'est un pays froid. Toute la navigation devait donc se faire d'avril à novembre. Dans l'est et dans le centre du pays, la saison de navigation avait une durée de sept mois. Les voyageurs et les canotiers qui assuraient les lignes de communication à l'ouest des Grands Lacs avaient une saison de six mois, de mai à octobre, pour effectuer tous leurs déplacements. À l'intérieur du vaste bassin du Saint-Laurent et des Grands Lacs, il y a trois régions climatiques particulières : celle du golfe, celle de la vallée du Saint-Laurent et de l'Ontario méridional qui inclut les lacs Ontario et Érié, et celle des trois autres Grands Lacs : Huron, Michigan et Supérieur. Alors que les deux dernières régions sont de type continental tempéré, la première est influencée tour à tour par un climat continental et maritime (tableau 1-1).

Comment a-t-on pu présenter le climat de la région du golfe comme un climat de type continental si l'on considère que les eaux sont omniprésentes et l'Atlantique, à proximité? Il y a pourtant du vrai dans cette qualification. En été, ce sont les masses continentales d'air chaud venant de l'ouest

6. J.-C. Lasserre, *op. cit.*, p. 22 et 23. Voir aussi l'expression de «fleuve exceptionnel», p. 19.
7. C. Laverdière, *op. cit.*, p. 282.

TABLEAU 1-1

Données climatiques de base qui préoccupent les navigateurs

Régions	du Golfe	du Saint-Laurent et des lacs Ontario et Érié	des lacs Huron, Michigan et Supérieur
Précipitations moyennes annuelles, minimales et maximales, en centimètres	76 à 152	27 à 52	48 à 114
Caractéristiques des régimes de précipitations	Précipitations d'hiver plus élevées que celles d'été	Léger maximum d'été le long du Saint-Laurent. Répartition uniforme ailleurs	Deux maximums d'été, en juillet et en septembre
Températures moyennes, minimales et maximales en centigrades	MIN MAX	MIN MAX	MIN MAX
– avril	-5/0 0/5	0/5 5/15	-5/0 5/10
– juin	5/10 10/20	10/15 20/25	5/10 15/25
– août	5/10 15/20	10/20 20/30	10/15 15/25
– octobre	-5/5 5/10	0/5 10/15	0/5 10/15
Nombre annuel moyen de jours sans gel	100 – 120	140 – 160	120
Nombre annuel moyen de jours avec brouillard*	50 – 70	20 – 40	30 – 50
Période libre de glace — lacs et rivières nombre de jours	180 – 210	210 – 270	180 – 240

Source : *Atlas national du Canada*, 4e édition, p. 14, 58, 65-70.
Atlas national du Canada, 5e édition, planche 4.1.
Normales climatiques au Canada, vol. 5 et 9.

* Pour plus de précisions, voir le tableau 1-4 plus loin.

qui dominent sur le golfe; en hiver, ce sont des masses continentales et polaires d'air froid qui l'envahissent. Mais, toujours, immanquablement, l'air humide revient vite avec les tempêtes qui arrivent de loin, du nord du Pacifique, du golfe du Mexique et du nord-est; elles balaient souvent toute la région. Pour compliquer le tout, l'air humide de l'Atlantique apporte des périodes de chaleur en hiver et de froid en été. Zone de tempêtes, de vent et de brouillard, le golfe Saint-Laurent a une très mauvaise réputation. Et que dire de la glace en hiver ?

Au cours de ces deux siècles et demi, puisqu'il n'y avait pas de navigation en hiver, les navigateurs n'avaient qu'une préoccupation : sortir avant d'être emprisonnés par la banquise et arriver au bon moment au printemps. Profiter du vent et éviter le brouillard étaient les deux premiers commandements des navigateurs en transit dans les eaux du golfe Saint-Laurent. À l'ouest d'une ligne reliant Baie-Comeau à Matane, les navigateurs se dirigeaient vers le sud-ouest, vers des températures plus clémentes, un climat plus continental, frais et assez humide. À cause de l'étroitesse du chenal, le vent devenait la préoccupation principale jusqu'au jour où les premiers navires à vapeur (après 1809) commencèrent à naviguer sur le fleuve. Tout est plus facile dans cette région jusqu'au lac Sainte-Claire.

En entrant dans le lac Huron, région à climat continental typique, les températures sont plus fraîches, les précipitations plus abondantes et les jours sans gelée moins nombreux. Les tempêtes sur le lac Supérieur sont à éviter tout comme elles l'étaient autrefois. C'est le seul des Grands Lacs dont la surface gèle à peu près complètement chaque hiver. Il fait froid dans cette région, la moyenne quotidienne minimale en janvier-février est de -20°C et la moyenne maximale de -5°C à -10°C ; une navigation d'hiver est presque impossible.

CARACTÉRISTIQUES PARTICULIÈRES À LA NAVIGATION À VOILE

DÉBITS ET MARÉES

L'un des grands avantages pour la navigation, dans un bassin aussi énorme et disposant, grâce aux Grands Lacs, d'une source incomparable, c'est de bénéficier d'un débit à peu près constant. En plus des Grands Lacs, le Saint-Laurent profite de l'apport important des eaux de la rivière des Outaouais près de Montréal et de celles de nombreux affluents dont les principaux sont, sur la rive droite, le Richelieu et, sur la rive gauche, le Saint-Maurice (débit de 731 m³/s) et le Saguenay (débit de 1 760 m³/s)[8]. À sa sortie du lac Saint-Pierre, le débit du fleuve est de 10 100 m³/s. Les premiers navigateurs eurent à faire face à un autre problème : un courant constant et assez fort de Montréal jusqu'au lac Saint-Pierre, qui nécessita au temps de la navigation à voile l'attente de vents favorables ou de bons bras pour remonter le fleuve. Avec l'arrivée des navires à vapeur, à pales ou à hélices, ce problème sera moins aigu. Ce débit, écrit Blanchard, dépasse largement celui du Danube à son embouchure (6600 m³/s), ou celui de l'Ohio (7000 m³/s), ou même celui de la Volga à Stalingrad (8300 m³/s). Le débit du Mississippi à la Nouvelle-Orléans dépasse celui de tous les autres fleuves d'Amérique du Nord avec un volume de 17300 m³/s. Blanchard conclut qu'il s'agit d'un fleuve convenablement alimenté[9].

Le débit du Saint-Laurent est basé sur un régime nival de plaine avec ses hautes eaux au printemps, après la fonte des neiges, et ses basses eaux en août et septembre. Tant que l'on ne corrigera pas les hauts-fonds par dragage et construction de barrages, submergés ou émergés, et qu'on ne régularisera pas le débit du fleuve par la construction de centrales hydroélectriques et de leurs ouvrages attenants, les navigateurs s'inquiéteront des fluctuations de débit, surtout entre Montréal et Trois-Rivières, car en aval de ce dernier port, l'influence des marées viendra annuler la présence de basses eaux en fin d'été. Cette remarque s'applique aussi à certains endroits autour de l'île d'Orléans, en toute saison. Au temps de la voile, ces problèmes de navigation étaient primordiaux. En somme, les fluctuations ne sont pas des inconvénients majeurs, le débit ne double même pas au printemps comme c'est par exemple le cas pour la Volga qui triple son volume, ce qui faisait dire à Blanchard «que le fleuve a plutôt une humeur pacifique, qu'il est un géant paisible et qu'il augmente son débit avec une discrétion extrême[10]».

Deux causes expliquent ce comportement : la présence, à sa source, des Grands Lacs et de leur effet compensatoire, et la présence, depuis le lac Ontario, de quelques lacs ou élargissements qui agissent comme bassins absorbants de crues possibles, soit les lacs Saint-François, Saint-Louis, des Deux-Montagnes et le bassin de Laprairie. La largeur du fleuve en aval de Montréal permet aussi d'absorber certains gonflements provoqués par son débit. À Niagara, le débit est encore plus équilibré, il y a moins d'écart entre les hautes et les basses eaux. En analysant le débit des Grands Lacs sur une période de 110 ans, on constate que les amplitudes ont deux mètres et moins, ce qui les renforce dans leur rôle de stabilisateurs de débit (tableau 1-2).

C'est la rivière des Outaouais, avec ses grandes crues printanières, qui affecte le comportement du niveau de l'eau à Montréal. Autrefois, Montréal a connu des inondations spectaculaires de certains quartiers en bordure du fleuve, et elle en connaît encore de nos jours le long des rivières des Prairies et des Mille-Îles[11]. Les crues subites d'hiver, lors de

8. *Atlas hydrologique du Canada*, planche 22.
9. R. Blanchard, *L'Ouest du Canada français*, p. 241. Pour fins de comparaison, l'Amazone a le débit le plus considérable du monde, soit 212000 m³/s, suivi de ceux du Congo (39600), du Mississippi (17300) et du Mackenzie (Planche 22, Atlas hydrologique du Canada).
10. *Ibid.*, p. 242.
11. Un grand hydraulicien et géographe français, Maurice Pardé, a écrit sur ce sujet un article qui mérite d'être rappelé. Voir bibliographie.

TABLEAU 1-2

Niveaux d'eau exprimés en pieds et débit des Grands Lacs exprimé en pieds cubes/seconde. Moyennes basées sur la période 1860-1970*

Lac	Niveau moyen	Niveau maximum	Niveau minimum	Amplitude en pieds	Débit moyen en pc/s
Supérieur	600,4	602,2	598,3	3,9	74 000
Michigan	578,0	580,9	575,4	5,5	–
Huron	578,0	580,9	575,4	5,5	188 000
Erié	570,4	572,8	567,7	5,1	203 000
Ontario	244,8	248,1	241,5	6,6	240 000

Source : *XXIII Congrès international de Navigation* - Section I. Article de A.D. Watt, «*Some Aspects of Technological Developments in the Great Lakes-St. Lawrence Waterway*», p.8.

* Les cycles hydrologiques de masses d'eau comme celles des Grands Lacs sont connus, mais les explications sont rares. On a enregistré les plus bas niveaux des Grands Lacs en 1934 et 1964 et les plus hauts en 1929, 1956 et 1968.

dégels coutumiers en janvier ou février, causèrent de nombreuses inondations dont les plus importantes furent celles de 1791, 1798, 1810, 1823, 1833, 1836, 1838, 1840, 1841 et 1848[12]. Les conséquences de ces premières inondations n'étaient pas trop sérieuses : il y avait moins d'habitants, de maisons et d'établissements commerciaux affectés qu'aujourd'hui. À partir de 1838, les dégâts devinrent plus graves. En janvier, à Montréal, il y a toujours un dégel qui provoque une crue soudaine d'environ trois mètres au-dessus du niveau d'été. Quand la crue dépasse les sept mètres, on parle d'une inondation. La deuxième crue survenait régulièrement en avril, à la fonte des neiges et au moment de la débâcle des glaces entre le lac Saint-Pierre et les rapides de Lachine. Les eaux du fleuve dépassaient alors de quatre mètres le niveau moyen de l'été.

Après les inondations de 1838, 1840 et 1841, on entreprit la construction d'un mur de revêtement de 6,4 mètres[13] en face de la rue de la Commune à Montréal. Ce mur n'était pas efficace contre les crues, mais il protégeait les bâtiments alignés au bord de l'eau contre l'empilement de la glace d'estran. Les rues plus basses que le mur de protection étaient inondées par l'eau des égouts. Il fallut attendre la plus grave de toutes les inondations printanières, celle de 1886, quand le niveau dépassa de huit mètres le niveau moyen d'été, pour qu'on construisît une digue permanente le long du rivage en face de la ville. Entre 1838 et 1898, à l'époque où Keefer publia son article, il y eut quatre grandes inondations d'hiver (celles qui arrivent en janvier ou en février) d'une hauteur de sept mètres environ au-dessus du niveau moyen d'été, et huit inondations de printemps, dont celle de 1886[14].

La connaissance et l'utilisation des marées épargnaient du temps et des efforts. Il suffisait de remonter le fleuve à marée montante (avec le flux) et de le redescendre à marée descendante (avec le jusant). À marée basse, la crainte de s'échouer dans des eaux peu profondes s'ajoutait aux autres problèmes de navigation. Cette crainte n'existait qu'en amont de l'embouchure du Saguenay.

La marée se fait sentir jusqu'au lac Saint-Pierre, à 1 200 kilomètres à l'intérieur. Son amplitude, d'environ un mètre en face de la Gaspésie, atteint plus de deux mètres à Sept-Îles, 3,5 mètres à Rimouski et quatre mètres à Québec, pour diminuer jusqu'à 0,5 mètre au lac Saint-Pierre. Quant au niveau des Grands Lacs, il varie à peine d'un ou

12. Keefer, T.C. «*Ice Floods and Winter Navigation of the Lower Saint-Lawrence*». Dans cet article, l'auteur explique l'arrivée des inondations en aval de Montréal et discute la possibilité de naviguer en hiver sur le fleuve. Cet article publié en 1898 est révélateur. Keefer entrevoyait déjà la navigation d'hiver. Il était au courant des effets du frasil et du rôle que pourraient jouer les brise-glace afin d'éviter de telles calamités. Les autres inondations qu'il mentionne furent celles de 1861, 1865, 1869 et 1873. Les données statistiques sur les niveaux d'eau sont compilées depuis 1852.

13. La crue de 1838 dépassa de sept mètres le niveau moyen d'été. *Ibid.*, p. 4.

14. *Ibid.*, p. 4. La progression de cette crue et les inondations de l'hiver 1886-1887 sont remarquablement cartographiées sur les planches en appendice au même article.

deux mètres[15]. On suppose qu'il n'y eut pas de différence majeure dans le comportement des niveaux d'eau et du débit des Grands Lacs entre 1860-1970 et le siècle précédent (1760-1860).

LES RAPIDES, LES CHUTES ET LES COURANTS

Sur un parcours aussi long, il y a une infinité de rapides, de chutes et de courants qui entravent, limitent ou arrêtent complètement la navigation. Sur le cours principal du Saint-Laurent, en face de Deschambault, on rencontrait les rapides Richelieu, situés au milieu de battures et de barres. Le deuxième passage difficile à franchir était le courant Sainte-Marie, entre l'île Sainte-Hélène et Montréal. Le troisième était les rapides de Lachine, en amont de Montréal, infranchissables à tout bâtiment en montant. Ces rapides étaient les premiers d'une série qui caractérisait le Saint-Laurent supérieur sur plus de 100 km. Le grand obstacle suivant, et il est toujours grandiose, c'était les chutes et les rapides de Niagara. Ensuite, on manœuvrait péniblement en remontant les rivières Détroit et Sainte-Claire, puis, après la traversée du lac Huron, on remontait les rapides de Sault-Sainte-Marie qui donnaient accès au lac Supérieur.

Les affluents navigables du fleuve étaient semés de rapides et de chutes, par exemple ceux de l'Outaouais ou du Richelieu. Quant au Saguenay, il n'y avait aucun problème d'accès jusqu'au fond de la baie des Ha! Ha! En amont de Montréal, et tout le long de la route des voyageurs, la solution était toujours la même : construire des portages afin de contourner les rapides et les chutes avec les canots. À partir de 1780, on commença à aménager la voie navigable en construisant trois types d'ouvrages : des canaux avec écluses, des barrages submergés afin de contrôler le débit du courant et d'en réduire l'intensité, et le chenal naturel dragué, ou thalweg[16], pour éliminer les rapides et les courants, ou un chenal approfondi à travers les battures.

LE COURANT DU LABRADOR (FIGURE 4)

Dans le golfe et l'estuaire, il y a des courants marins d'une autre dimension, ils appartiennent à la grande circulation océanique à la surface du globe; ils pénètrent dans le golfe Saint-Laurent et en sortent par les détroits de Belle-Isle et surtout de Cabot. Celui qui affecte le plus la navigation dans le golfe est le courant froid du Labrador, qui longe la côte du même nom, puis la côte est de Terre-Neuve, avant de se déployer en deux branches en arrivant sur les grands bancs de Terre-Neuve. Une branche fusionne avec les eaux plus chaudes du Gulf Stream, l'autre tourne vers le sud-ouest et entre dans le détroit de Cabot. Un volume beaucoup plus faible pénètre directement dans le golfe par le détroit de Belle-Isle. La vitesse des eaux qui entrent par le détroit de Cabot est d'environ 5 à 10 km par jour; c'est une vitesse moyenne assez lente lorsqu'on la compare à celle de 16 à 29 km par jour du courant sortant entre la pointe nord de l'île du Cap-Breton et l'îlot Saint-Paul. Entré dans le golfe par le détroit de Cabot, le courant longe la côte occidentale de Terre-Neuve pour se diriger vers le détroit de Belle-Isle et en sortir à une vitesse moyenne de 16 à 19 km par jour.

La vitesse moyenne des eaux du courant qui entre dans le golfe par le détroit de Belle-Isle varie entre 8 et 12 km par jour. Les eaux longent la basse Côte-Nord jusqu'à la Pointe-des-Monts, tournent vers le sud pour rejoindre les eaux du courant de Gaspé qui se déplacent à une vitesse moyenne de 16 à 32 km par jour. Ces eaux pénètrent dans le golfe et se dirigent vers le sud-est en direction du détroit de Cabot ou longent la côte du Nouveau-Brunswick, empruntent le détroit de Northumberland et touchent la côte ouest de l'île du Cap-Breton pour sortir par le détroit de Cabot.

À l'exception du courant autour de Terre-Neuve, l'allure générale du courant permanent observé dans le golfe est de nature cyclonique

15. Cette constatation s'appuie sur des données statistiques établies de 1860 à 1970 (voir tableau 1-2).

16. «Thalweg» ou «talweg» : chenal naturel, là où s'écoule le courant le plus fort et où l'on trouve, en général, les plus grandes profondeurs.

(inverse au sens de rotation des aiguilles d'une montre). Cette grande circulation est orientée par le champ des vents régnant sur le golfe, allié à la force de Coriolis. Elle affecte le mouvement et la concentration des champs de glace en hiver et tend à provoquer des embâcles importants dans la partie ouest du golfe, alors que la partie est peut connaître quelques zones libres facilitant le passage des navires.

Dans la partie est du golfe, l'orientation du champ de vent et du courant de surface induit par le vent est opposée. Il en résulte pour le front de glace une tendance à accentuer son mouvement de dérive dans la partie ouest du Golfe, là où les orientations du champ de vent et du courant sont semblables, de sorte que la glace est soumise à un mouvement d'ensemble plus rapide que, par exemple, le long de la côte de Terre-Neuve.

La longueur du détroit de Belle-Isle est d'environ 100 km ; sa largeur moyenne n'est que de 15 à 20 km ; il est peu profond, environ 55 mètres, et ses rives sont à peu près parallèles, de sorte que l'on a l'impression d'un canal à section en travers irrégulière. Le détroit de Belle-Isle a été étudié au début du XXe siècle par Dawson, durant la période d'été. Dawson remarqua qu'en plus de l'écoulement

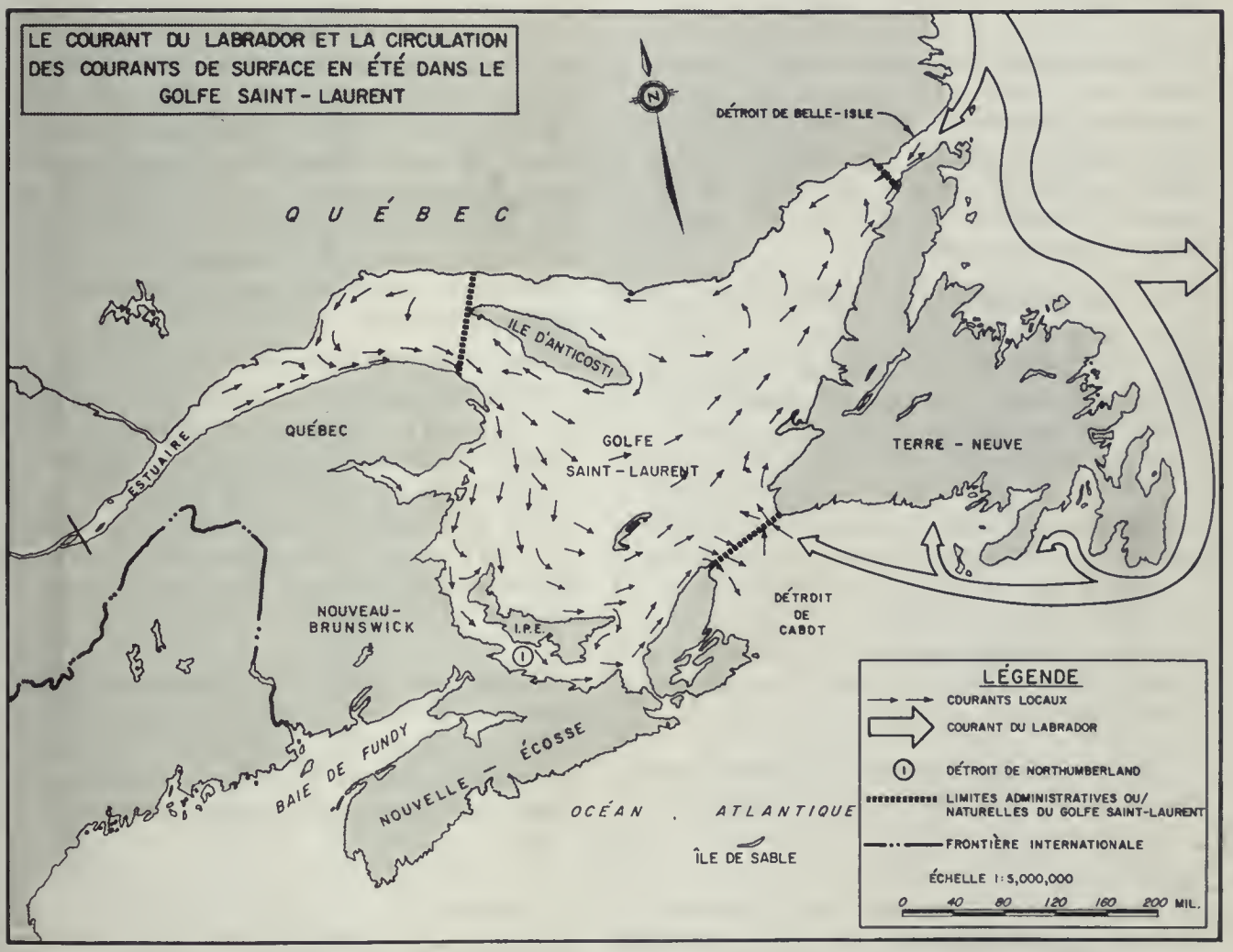


FIGURE 4. Le courant du Labrador et la circulation des eaux de surface (courants locaux) en été dans le golfe Saint-Laurent.

normal des eaux dû à la marée, le courant, dans l'ensemble, est plus intense dans une direction que dans l'autre. Des études ultérieures entreprises par le ministère des Pêches du Canada confirmèrent les observations de Dawson et mirent en relief l'existence d'un courant progressif orienté vers l'extérieur du golfe sur le côté sud du détroit, et d'un courant contraire du côté nord. La salinité des eaux étant uniforme entre 0 et 25 mètres, on est amené à penser qu'il existe un barrage important des eaux à ce niveau. Au-dessous de 25 mètres, les eaux sont très stratifiées et froides et pénètrent dans le golfe en s'orientant vers le sud jusqu'au détroit de Cabot, mais elles ne se mélangent pas aux eaux de surface.

La circulation du golfe et celle du détroit de Belle-Isle forment ainsi deux cellules distinctes induites par le même champ de vent. Cela signifie qu'un refroidissement des eaux de surface du golfe par le courant du Labrador n'est pas possible. Il en résulte que l'idée de barrer le détroit de Belle-Isle afin de provoquer un réchauffement des eaux du golfe n'a aucun fondement.

Le courant observé sur la côte ouest de Terre-Neuve peut être considéré comme un courant d'inertie (au sens de Proudman) lié à l'intrusion des eaux dans le golfe. Il suit la côte d'assez près et se trouve en partie ralenti par le frottement dû aux fonds peu importants qui touchent la côte de Terre-Neuve. Il renforce alors le courant dominant du golfe orienté vers l'extérieur du détroit de Belle-Isle. Il est possible que le phénomène d'*upwelling* se produise dans le détroit de Belle-Isle, ce qui expliquerait l'homogénéité de la salinité des eaux de surface, le mélange dans un plan horizontal de ces couches étant facilité par la turbulence due aux forces de frottement sur les fonds du détroit.

Certains icebergs pénètrent occasionnellement dans le détroit de Belle-Isle. Ils se dirigent vers l'ouest près du rivage du Québec où règnent de faibles profondeurs et vont le plus souvent mourir dans les environs de Blanc-Sablon, dont la baie Forteau, véritable cimetière à icebergs. Dans ce détroit, la concentration de la glace est assez importante, car il existe des zones de stagnation des courants. Cette glace est ensuite peu à peu remise en circulation dans le golfe où elle s'intègre à la circulation générale des champs de glace.

Pierre Biays, dans sa remarquable étude de l'œkoumène dans l'est du Canada, a étudié en détail le courant du Labrador et la circulation générale des courants dans le golfe, sorte de mer intérieure, qu'il qualifie avec raison de «méditerranée dévalorisée par l'embâcle annuel»[17].

Les navigateurs français connurent assez tôt la localisation des principaux courants du golfe. Avec leur connaissance des vents dominants, ils purent tracer une route maritime qui devint, avec le temps, la route classique à suivre[18]. Le détroit de Belle-Isle était rarement utilisé par les navires long-courrier et les navires de commerce[19].

VENTS ET BRUMES

LES VENTS DOMINANTS

Les vents dominants de l'ouest ont été un obstacle constant au temps de la navigation à voile. Les rapports des capitaines dans leurs journaux de bord le confirment. On possède aujourd'hui deux sources de données sur la direction et la vélocité des vents pour un nombre assez élevé de stations météorologiques, situées le long des rives et des côtes des Grands Lacs et du Saint-Laurent.

La première source est la compilation visuelle d'une série de roses des vents pour les mois d'été, soit juin, juillet, août et septembre, qui apparaissent sur la planche 20 de l'*Atlas du Canada*[20]. La deuxième source est la compilation récente des

17. P. Biays, *Les marges de l'œkoumène dans l'Est du Canada*, p. 71.
18. Nous expliquons plus en détail la route à suivre en remontant vers Québec dans le chapitre suivant.
19. Voir la planche «Circulation d'été des courants de surface et température atmosphérique quotidienne moyenne en juillet (°F)» dans W. Simpson, *op. cit.*
20. *Atlas du Canada* - Édition de 1957, Planche 20.

vents dans les Normales climatiques[21]. On a sélectionné quinze ports, havres ou points géographiques importants le long de la voie navigable, de Thunder Bay, au fond du lac Supérieur, jusqu'à l'île de Sable, perdue dans l'Atlantique au large d'Halifax, et au cap Race, à Terre-Neuve. À chacun de ces endroits, la direction dominante, la vitesse moyenne des vents sur une base annuelle et le pourcentage de calme ont été calculés (voir tableau 1-3 et figure 5).

Les vents d'ouest dominent à peu près partout, surtout si on les groupe avec les vents du sud-ouest et du nord-ouest. À Sault-Sainte-Marie cependant, le vent d'est domine avec 21,2% du temps; à Windsor, c'est le vent du sud et du sud-ouest qui domine; à Toronto, Cornwall, Montréal et Québec, on trouve sensiblement les mêmes effets : vents d'ouest dominants, une pointe de temps en temps du nord-est, le fameux «nordet»; de Toronto à Mont-Joli, les vents dominants suivent la vallée du Saint-Laurent, corridor où les effets d'un poste à l'autre sont sensiblement les mêmes; à Sept-Îles, sur la côte nord, les vents du nord sont importants ainsi que ceux de l'est et nord-est, d'où le choix que faisaient les capitaines de voiliers de remonter vers Sept-Îles et de là, grâce aux vents du nord et de l'est, de se diriger vers le sud-ouest, vers Québec, avec un bon vent; aux îles de la Madeleine et à Blanc-Sablon, les vents d'ouest soufflent plus souvent qu'à leur tour; à Port-aux-Basques, on constate que le vent souffle surtout de l'est ou de l'ouest; au cap Race, le vent souffle souvent de l'est et du sud-ouest, tandis qu'à Sydney les vents du sud et du sud-ouest sont forts. Il n'est donc pas surprenant, avec ces changements de direction du vent, qu'on doive louvoyer et changer de cap souvent, surtout quand on s'approche de Québec et qu'on navigue vers le goulot de l'estuaire.

Il y a peu d'endroits sans vent, ce qui n'affecte pas trop la navigation. Presque toujours, partout,

TABLEAU 1-3

Direction dominante d'après les points cardinaux et vitesse moyenne des vents à des endroits sélectionnés des Grands Lacs et du Saint-Laurent. Période 1951-1980(1)

Port	Direction exprimée en pourcentage									Vitesse moyenne annuelle en km/h
	N	NE	E	SE	S	SO	O	NO	Calme	
Thunder Bay	7,5	10,6	12,9	2,5	7,2	18,9	20,9	9,9	9,6	13,4
Sault-Sainte-Marie	5,6	7,7	21,2	6,8	6,7	7,6	19,9	14,3	10,2	15,1
Windsor	10,1	10,7	7,3	6,7	17,7	18,8	15,3	8,0	5,4	17,0
Toronto	5,0	8,5	17,9	4,1	9,0	18,9	15,6	20,1	0,9	17,3
Cornwall	5,6	11,1	10,4	3,2	5,2	29,0	18,4	16,8	0,3	16,7
Montréal	5,6	21,3	2,5	6,1	2,5	28,3	16,7	16,9	0,1	10,3
Québec	9,6	20,6	6,3	1,1	4,8	27,9	15,5	7,3	6,9	16,0
Mont-Joli	5,8	12,8	5,0	11,0	15,1	21,6	17,1	7,8	3,8	20,3
Sept-Îles	16,9	14,1	13,9	5,0	4,6	8,6	14,4	15,7	6,8	17,3
Îles de la Madeleine	15,3	6,8	6,2	8,1	12,2	15,2	17,6	18,5	0,1	32,0
Blanc-Sablon	10,9	14,4	14,4	3,5	7,2	18,8	16,0	7,1	7,6	25,1
Port-aux-Basques	5,8	7,6	26,5	4,2	5,5	5,2	27,3	13,3	4,6	23,6
Cap Race	4,1	20,2	1,5	7,7	2,0	28,4	18,7	17,1	0,3	27,5
Sydney	11,1	5,4	6,0	6,5	19,9	21,2	17,1	10,7	2,1	21,7
Île de Sable	9,2	7,6	8,0	9,1	14,1	19,3	19,0	12,9	0,8	25,7

Source : *Normales Climatiques du Canada*, vol. 5, 1951-1980.

* Basé sur une rose des vents à huit directions ; la vitesse moyenne annuelle en km/heure ne tient pas compte de la direction.

21. Canada, Environnement, *Normales climatiques au Canada*, vol. 5, *Vent Période, 1951-1980.*

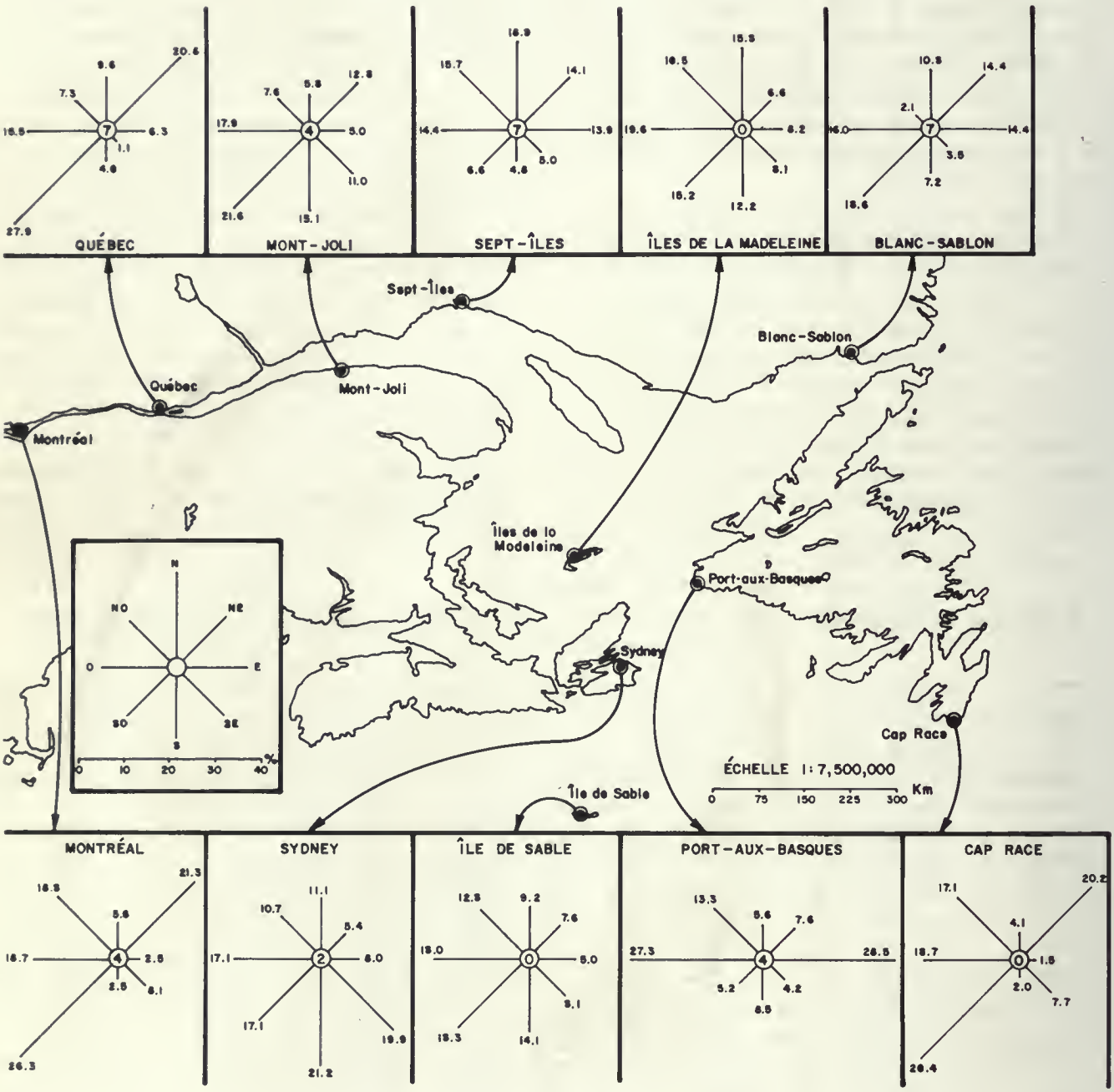


FIGURE 5. Dix roses des vents, de Montréal au cap Race et à l'île de Sable.
Pour chaque rose des vents, on donne, en pourcentage de temps, la direction d'où vient le vent sur une base annuelle. Le chiffre au milieu de la rose des vents donne le pourcentage de la fréquence de calmes plats. Par exemple, aux îles de la Madeleine, à l'île de Sable et au cap Race, il vente toujours, il n'y a pas de journées calmes.

souffle une petite brise[22]. La vitesse moyenne du vent est plus forte dans les détroits de Cabot et de Belle-Isle (plus de 20 km/h) et aux îles de la Madeleine (32 km/h) que dans l'estuaire ou le fleuve, où la vitesse moyenne est de 15 à 20 km/h. C'est dans la région de Montréal que les vents ont le moins de force (10 km/h en moyenne).

Jusqu'au début du XXe siècle, les navigateurs n'avaient ni données statistiques sur le temps des traversées dans certaines conditions, ni données météorologiques valables, et encore moins de radio pour les recevoir. Par contre, dans leurs journaux de bord, les capitaines étaient loquaces. Ils commentaient beaucoup le temps qu'il faisait, la force estimée et la direction des vents. En remontant, ils écrivaient que le vent «était debout plus souvent qu'à l'accoutumée». Comme il fallait compter avec les marées et les courants dans le golfe, l'estuaire et le fleuve jusqu'au lac Saint-Pierre, une combinaison de facteurs favorables était nécessaire pour faire une bonne journée de navigation et franchir des distances appréciables. À l'ouest du lac Saint-Pierre, le courant descendant exigeait des manœuvres différentes.

L'UNE DES ZONES DE NAVIGATION LES PLUS BRUMEUSES DU MONDE

La brume, sans oublier quelques tempêtes de neige, affectait sérieusement les grands voiliers. L'une des régions les plus brumeuses du monde est la région des provinces atlantiques et la zone d'entrée du golfe Saint-Laurent en raison de la rencontre des eaux plus chaudes du Gulf Stream avec les eaux froides du courant du Labrador. Cette rencontre provoque un contraste de température qui produit la brume en mer et le long des côtes. La compilation du nombre de jours de brume pour les sept mois critiques de l'année et de leur nombre total annuel a été faite pour les ports, les havres et les endroits sélectionnés dans le tableau précédent. On a retranché Cornwall

TABLEAU 1-4

Nombre de jours de brume d'avril à octobre, et total annuel pour certains ports et havres situés le long du réseau Saint-Laurent/Grands-Lacs. Période 1951-1980

Port ou havre	avril	mai	juin	juillet	août	septembre	octobre	Total 7 mois	Total annuel
Thunder Bay	2	3	6	4	7	5	4	31	31
Sault-Sainte-Marie	4	4	7	6	6	5	3	35	48
Windsor	2	2	2	2	3	4	4	19	37
Toronto	3	2	2	2	2	2	2	15	29
Montréal	1	1	1	1	1	2	2	9	20
Québec	3	2	2	2	3	4	3	19	35
Mont-Joli	4	4	4	6	6	5	3	32	40
Sept-Îles	3	5	6	8	7	5	5	39	51
Îles de la Madeleine	8	11	9	7	4	3	4	46	68
Blanc-Sablon	5	10	13	16	12	6	5	67	78
Port-aux-Basques	7	11	15	19	13	7	6	78	97
Cap Race	14	19	21	24	22	12	11	113	164
Sydney	8	11	10	11	6	5	5	56	80
Île de Sable	11	16	19	22	16	8	6	98	127
Belle-Isle	14	18	20	24	21	15	13	125	170
Saint-Jean (T-N)	13	16	13	14	11	7	8	82	124

Source :*Normales climatiques au Canada*, vol. 9, tableau 5, nombre de jours de brouillard, 1951-1980.

22. Les périodes de calme apparaissent dans la neuvième colonne du tableau 1-3.

(Ontario) et ajouté l'île de Belle-Isle, à l'entrée du détroit du même nom, et le port de Saint-Jean de Terre-Neuve (tableau 1-4).

Quatre postes, tous situés à l'entrée du golfe, au point de rencontre avec les eaux de l'Atlantique, ont plus de cent jours de brume par année. Ce sont Saint-Jean (T.-N.), le cap Race, Belle-Isle et l'île de Sable. Port-aux-Basques a 97 jours de brume par an, Sydney en a 80 et Blanc-Sablon, 78. Dès qu'on pénètre un peu plus à l'intérieur du golfe Saint-Laurent, le nombre total de jours de brume diminue jusqu'à 50, puis à 40 à Mont-Joli, à 35 à Québec, à 20 à Montréal, pour remonter à 37 à Windsor, et à 48 à Sault-Sainte-Marie. Il s'agissait donc de pénétrer dans le golfe et de s'approcher des îles de la Madeleine pour voir mieux, faire le point et naviguer avec plus de confiance et de sécurité. Cette mauvaise réputation d'eaux les plus brumeuses du monde continue de préoccuper les navigateurs, malgré les radars sophistiqués, les radiosondes et tous les autres instruments modernes de navigation. Louisbourg était caché dans un épais brouillard près de cent vingt jours par année; c'était là son principal désavantage, et les capitaines français qui le fréquentaient au XVIIIe siècle le savaient bien.

LA SAISON DE NAVIGATION, DATES D'OUVERTURE ET DE FERMETURE DES SECTEURS DE LA VOIE NAVIGABLE AU XIXE SIÈCLE

L'obstacle majeur à l'utilisation annuelle de cette grande voie navigable, c'est la température froide qui sévit chaque année et la couverture de glace qui s'y forme. Toute navigation cessait de novembre à avril; cela a duré pendant trois siècles. Ce fut un désavantage par rapport à Louisbourg, qui était un port ouvert à l'année longue, et les autres ports des provinces atlantiques, dont Halifax et Saint-Jean (Nouveau-Brunswick), qui remplirent la fonction de ports d'hiver du Canada central pendant plus de cent ans.

La formation de la glace dans le fleuve Saint-Laurent résulte essentiellement de l'existence du champ de températures assez basses qui se maintient durant l'hiver au-dessus de la vallée du Saint-Laurent. Une grande quantité de glaces est produite dans cette région, là où l'amplitude de la marée est importante. Lorsque le niveau des eaux s'abaisse à marée basse, de petits volumes d'eau sont déposés le long des rives et gèlent rapidement. À marée haute, cette nouvelle glace est rompue et les blocs sont rejetés dans le courant principal du fleuve. La rupture de la glace est facilitée par le fait que les cristaux de glace sont orientés dans la direction du gradient thermique et que la résistance aux contraintes verticales est moindre qu'à des contraintes longitudinales. L'embouchure du Saint-Laurent constitue donc une véritable «usine» à glace qui s'ajoute aux glaces charriées par le fleuve en amont[23].

Ce n'est qu'en 1959 et, effectivement, au début des années 1960 que la navigation océanique hivernale a débuté jusqu'à Québec pour se rendre jusqu'à Montréal en 1962. Encore aujourd'hui, les écluses en amont de Montréal ferment leurs portes de la fin décembre à la fin mars/début avril. Il est vrai qu'on a continué à naviguer en janvier dans les Grands Lacs et sur le canal Welland, mais ce fut et c'est encore occasionnel. Quant aux navires côtiers, il y eut plusieurs tentatives d'offres de service en hiver entre les ports de l'estuaire et de Québec avant 1959, mais c'était à la fois occasionnel et risqué.

On commença à discuter de navigation d'hiver à la Chambre de commerce de Québec en 1866, et dans les milieux des transports à Montréal vers 1850, afin de déterminer les avantages de ports ouverts à l'année longue et d'éliminer ou de restreindre la concurrence qui s'amorçait, celle d'un service offert par chemin de fer pendant douze mois avec les ports libres de glace de Saint-Jean (N.-B.) et d'Halifax [24].

---

23. Nous sommes redevables aux commentaires de Gérard Jarlan et de bien d'autres sur l'état des glaces dans le golfe Saint-Laurent. Voir bibliographie.

24. F. Ouellet, *Histoire de la Chambre de commerce de Québec*, 1809-1859.

Les premières études systématiques sur l'état des glaces dans le golfe Saint-Laurent ont été publiées au milieu des années 1950. On recueillait les données d'observateurs volontaires et celles des premières reconnaissances aériennes[25]. Il y eut, avant cela, les travaux de chercheurs isolés comme T.C. Keefer, grand ingénieur qui participa aux travaux de nombreuses commissions royales fédérales, et le professeur Barnes de l'université McGill.

La vraie navigation océanique a commencé avec l'arrivée du HELGA DAN à Québec en 1959; après les Danois, ce furent les Russes et bien d'autres à leur suite, dans les années 1960. En général, malgré la présence de brise-glace et de navires de ravitaillement des phares et des postes isolés de la garde côtière canadienne, les glaces apparaissent et se forment en novembre pour disparaître en avril. À cause de la latitude, à Montréal par exemple, la saison locale de navigation est légèrement plus longue, les glaces apparaissent au début de décembre et disparaissent au début d'avril. L'accès à partir de l'Atlantique fut donc limité à six ou sept mois par année pendant plus de trois cents ans et allongé à huit mois de navigation de 1900 à 1960.

LA SAISON DE NAVIGATION DANS LA PREMIÈRE MOITIÉ DU XIXE SIÈCLE

Les données sur l'ouverture et la fermeture à la navigation du Saint-Laurent, des Grands Lacs et des canaux les reliant ont été compilées dans les registres officiels entre 1800 et 1850. On les a regroupées ici à partir du port de Québec en remontant vers les Grands Lacs. Tout s'ouvrait en même temps ou à peu près, avec la fonte des neiges, la débâcle et la disparition des glaces. La navigation reprenait vers la fin d'avril ou au début de mai pour se terminer à la fin de novembre ou au début de décembre. La première date d'ouverture était celle de l'arrivée des petits caboteurs qui recommençaient à naviguer «aussitôt que les glaces flottantes se dispersaient au gré des courants et marées»[26]. Il en était de même pour les traversiers. La date d'arrivée des premiers océaniques était plus tardive de quelques semaines. «Elle n'était jamais considérée ouverte avant que les glaces du lac Saint-Pierre soient descendues»[27]. C'est à ce moment-là seulement que les navires à vapeur quittaient Montréal à destination de Québec avec les premières cargaisons à exporter.

Il se formait occasionnellement un pont de glace devant la ville de Québec; il y en eut neuf entre 1817 et 1850. Ils se formaient en janvier, surtout en février et se brisaient en avril[28]. En amont, il n'était pas rare de voir une couche de glace couvrir complètement le fleuve sur des dizaines de kilomètres et faciliter les échanges entre villageois des deux rives.

La saison de navigation était plus longue de quelques semaines à Kingston, à Welland, au canal et au lac Érié, à cause de leur situation plus à l'intérieur des terres et à des latitudes inférieures à celles de Québec et des ports de l'estuaire. Grâce à la technologie, à l'apport de l'homme et de sa maîtrise du contrôle de la navigation, on a réussi à prolonger la saison de navigation à peu près partout et, fait plus important encore, à garantir aux armateurs des dates fermes d'ouverture et de fermeture des canaux à partir de Montréal, ce qui permettait de planifier avec plus de précision l'arrivée, le départ et la rotation de leurs navires entre les ports du Saint-Laurent et des Grands Lacs et les ports des provinces atlantiques et d'outre-mer.

Sur la figure 6, on compare la saison de navigation disponible entre le fleuve Saint-Laurent à Québec et le fleuve Hudson à Albany. Il est évident que ce dernier était libre de glaces, en général, pendant plus de neuf mois. Cet avantage n'était pas aussi significatif qu'il en avait l'air, car, à partir d'Albany, tout le trafic intérieur vers l'ouest, par la voie du canal Érié ou vers le nord par le canal

25. P. Biays, *op.cit.* Voir les titres portant les numéros 175 à 258 dans sa bibliographie.
26. J. Leclerc, *Le Saint-Laurent et ses pilotes 1805-1860*, p. 47.
27. *Ibid.*, p. 49.
28. Voir, dans le volume de J. Leclerc, le tableau 4 avec les dates précises de leur formation et de leur rupture, *op. cit.*, p. 48.

Champlain, débutait à des dates à peu près comparables à celles des canaux du Saint-Laurent. Les comparaisons entre les deux systèmes commencent en 1824, année précédant l'ouverture du canal Érié[29].

Pendant ce quart de siècle, la date la plus hâtive d'ouverture de la saison de navigation à Québec fut le 12 avril 1828, et la date la plus tardive fut le 21 décembre 1826; avec ses 245 jours de navigation, 1826 fut la plus longue saison de navigation de cette période. Sur l'Hudson, on a enregistré une saison de 309 jours de navigation en 1824 et de 308 jours en 1842. L'ouverture la plus hâtive eut lieu en 1842, le 4 février, alors que la fermeture la plus tardive se fit le 11 janvier 1830. Elle clôturait une saison ayant débuté le 1er avril 1829. Le port d'Albany était accessible aux navires qui remontaient l'Hudson pendant 274 jours par année en moyenne, 49 jours de plus que le port de Québec. C'était une différence appréciable au temps de l'hégémonie des transports par eau. Après la construction des chemins de fer, cet écart entre les deux saisons de navigation des deux voies navigables deviendra tout à fait secondaire; l'accessibilité à l'année longue des ports de New York et d'Halifax, avec leurs liaisons ferroviaires, permettra au trafic de rejoindre et de relier les arrière-pays continentaux.

En amont de Montréal, les différences sont très minimes. Par exemple, la saison de navigation du canal Érié n'a qu'une semaine de plus en moyenne que celle du Saint-Laurent (au canal Lachine): 224 jours comparés à 217 jours. Il n'est pas surprenant que la saison soit plus longue au canal Welland, avec une moyenne annuelle de 244 jours; le port de Kingston est ouvert encore plus longtemps, 269 jours par année, dans les années 1844-1846. Par exception, en 1848, on ferma le port en janvier de l'année suivante. Avec certaines améliorations et modifications apportées aux canaux, aux chenaux et aux voies navigables, il y eut une légère extension de la saison de navigation après 1845. On ouvrit les canaux de Beauharnois et de Cornwall cette année-là, forçant ainsi les exploitants et les armateurs à mieux planifier et coordonner les mouvements des navires par rapport aux conditions physiques et à l'état des glaces. Les saisons de navigation des canaux de Beauharnois, Cornwall et Williamsburg étant à peu près identiques à celles du canal Lachine; à cause de la synchronisation des opérations, on n'a pas analysé les données disponibles.

Au sujet des dates de fermeture et d'ouverture de la saison de navigation dans les canaux complémentaires à la voie du Saint-Laurent, ceux de Chambly et de Saint-Ours sur le Richelieu et ceux de Sainte-Anne, de l'Outaouais et de Rideau, les données statistiques sont fragmentaires et incomplètes. Après son aménagement, le canal de Chambly ouvrait les portes de ses écluses vers la fin d'avril et les fermait au début de décembre, offrant aux

29. Nous avons des renseignements additionnels pour la décennie de 1814 à 1823. On obtient alors une moyenne de 220 jours ouverts à la navigation sur le Saint-Laurent jusqu'à Québec et Montréal.

Année	Date d'ouverture	Date de fermeture	Nombre de jours ouverts à la navigation
1814	28 avril	7 décembre	224 jours
1815	28 avril	5 décembre	222 jours
1816	23 avril	29 novembre	221 jours
1817	6 mai	5 décembre	214 jours
1818	27 avril	1er décembre	219 jours
1819	30 avril	7 décembre	222 jours
1820	24 avril	1er décembre	222 jours
1821	3 mai	–	–
1822	29 avril	3 décembre	219 jours
1823	25 avril	4 décembre	224 jours

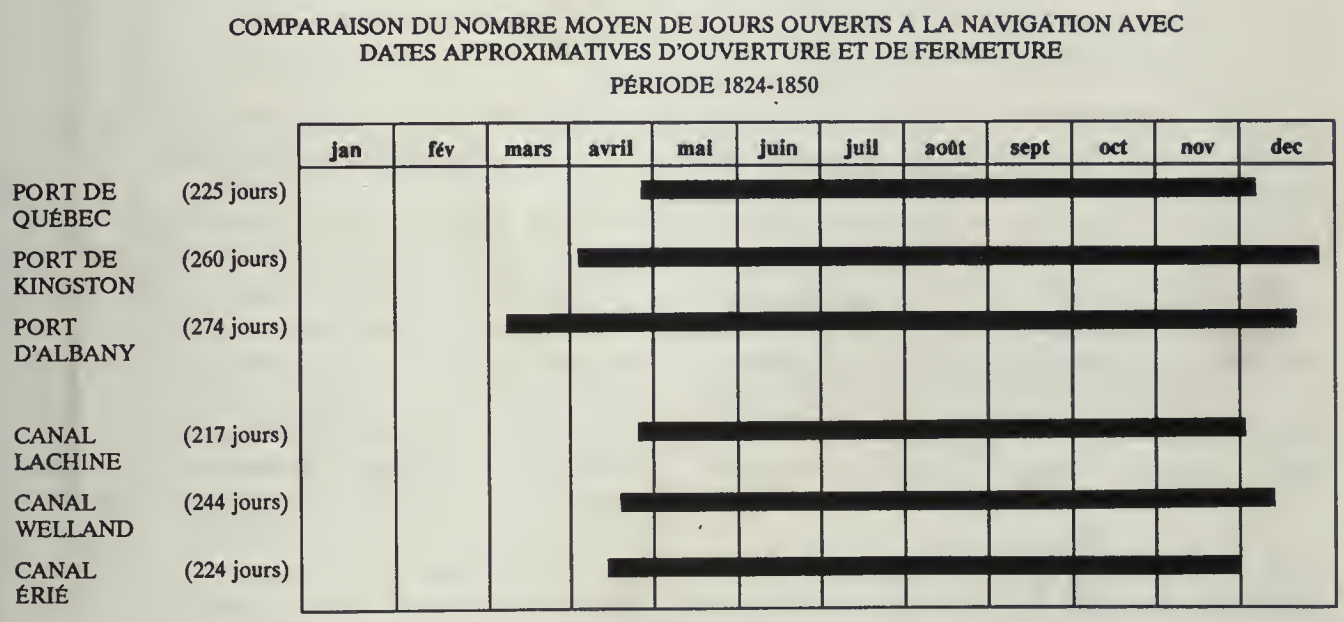
Source : J.C. Chapais, *General Report of Public Works Canada 1867*, appendice 47, p. 393.

armateurs une saison d'à peine 208 jours ou sept mois. Comme l'écluse de Saint-Ours n'ouvrit ses portes qu'à la fin de cette période, on ne dispose pas de données valables; si on jette un coup d'œil aux années subséquentes, on s'aperçoit que l'écluse était ouverte entre le milieu d'avril et le milieu de décembre, une moyenne de 234 jours, c'est-à-dire deux semaines de plus qu'à Chambly. Sur l'Outaouais, les données ont été compilées pendant huit années seulement à l'écluse de Sainte-Anne-de-Bellevue, située à l'ouest de Montréal, entre les lacs Saint-Louis et des Deux-Montagnes. Il s'agit d'une saison de 223 jours navigables qui se compare favorablement à celles du canal Érié et du canal Lachine. Les données de base et le nombre de jours navigables du canal Rideau entre Ottawa et Kingston, depuis son ouverture en 1835, démontrent qu'il est ouvert en moyenne 211 jours par année. C'est un peu plus froid et un peu plus lent comme dégagement des glaces sur l'Outaouais et le canal Rideau. Toutes ces données corroborent la conclusion de base d'une saison de navigation d'environ sept mois par année.

PETIT BILAN

Nous voudrions bien être rassurés quand Blanchard écrit que le Saint-Laurent a plus de qualités que de défauts, mais quand on s'imagine à la barre des grands voiliers ou des embarcations plus petites de l'époque, les obstacles et désavantages l'emportent.

Les glaces, la brume, les vents violents, les tempêtes, les hauts-fonds, les îles, les côtes et les rives souvent inhospitalières, les courants et les marées, tous ces éléments, combinés ou séparés, ont contribué à rendre la navigation difficile et hasardeuse au temps de la voile. Les commandants qui ont échoué leurs navires plus d'une fois en remontant ou en descendant le fleuve le savent,



Source: J.C. Chapais. General Report of Public Works Canada 1867. Appendice 47, pp. 393-400.
Dates des relevés - Québec et Hudson (1824-1850), Kingston et Canaux (1835-1850).

FIGURE 6. Comparaison du nombre moyen de jours ouverts à la navigation, avec dates approximatives d'ouverture et de fermeture, aux ports de Québec, Kingston et Albany et dans les canaux de Lachine, Welland et Érié. Période 1824-1850.

tout comme leurs collègues qui attendaient pendant des semaines le vent favorable qui pousserait leur navire vers la rade de Québec[30]. Ce ne fut pas facile. Pourtant, c'était la route la plus courte vers le cœur du continent nord-américain.

30. Nous traitons des avaries et des naufrages dans le chapitre suivant (p. 56-62) et dans le chapitre 3 (p. 84-85).

CHAPITRE 2

Routes maritimes, voies navigables et organisation maritime au temps du Régime français 1608-1760

DÉCOUVERTE DU CONTINENT NORD-AMÉRICAIN

On a découvert le Nouveau Monde par accident, semble-t-il, alors que les Européens cherchaient un passage vers l'Ouest pour atteindre l'Orient, le pays des épices, des pierres précieuses, des soieries et autres richesses que l'on qualifiait de fabuleuses. Cette recherche d'un passage vers l'Ouest fit partie de la période des grandes explorations à travers le monde. Les royaumes européens envoyaient leurs représentants à la conquête d'autres terres ; ils n'hésitaient pas à recourir aux services d'étrangers en plus de ceux de leurs compatriotes pour prendre possession avant leurs rivaux de pays et de régions, de matières premières, de minéraux, de bois et de pêches qui accroîtraient le bien-être de leurs sujets, rempliraient leurs coffres et leur permettraient de conserver et d'accroître leur pouvoir. Tout cela se fit par navire.

Avec la révolution copernicienne apparurent les grands navigateurs comme Christophe Colomb, Vasco de Gama, Magellan, John Cabot et Henri le Navigateur, qui confirmèrent que la Terre était un globe. La notion d'espace, de liaisons intercontinentales, de traversées océaniques et de circumnavigation changea les concepts des transports à longue distance. De la frénésie de conquérir et de bâtir des empires à partir d'une base européenne et d'accroître le patrimoine national, on passa à une vision réaliste, celle d'assurer les liaisons maritimes vers l'Amérique, continent désormais destiné à être découvert et exploré en vue d'un peuplement et d'un développement futurs.

La notion de distance qui se mesurait par terre en termes de journées ou de semaines sur le petit continent européen, par navire dans le bassin méditerranéen et par une combinaison de moyens de transport à mesure qu'on s'éloignait vers l'Est, au-delà du Proche-Orient, vers les Indes, l'Indonésie et la Chine, prit une autre dimension quand on s'éloigna vers l'Ouest. On comptait deux ou trois et parfois quatre mois de navigation pour atteindre la plage de débarquement ou remonter le Saint-Laurent

ou l'Amazone. Les distances à franchir pour se rendre à l'intérieur n'étaient pas trop éloignées des rivages au XVIIe siècle ; elles le deviendront peu après, au fur et à mesure que les colons s'éloigneront des rives pour pénétrer à l'intérieur et s'y implanter. Ils se rendront vite compte de l'immensité du Nouveau Monde. En se dirigeant vers l'Ouest, il n'y avait plus de fin, la pénétration pouvait s'échelonner sur des décennies et même des siècles. C'est Alexandre Mackenzie qui verra la côte du Pacifique le premier en 1788, 250 ans après Jacques Cartier, 180 ans après la fondation de Québec et 50 ans après La Vérendrye. Il fallait des ressources abondantes en navires et en équipages pour maintenir des liens économiques et politiques, assurer une présence, se défendre tout en s'installant, s'établir et finalement, mais lentement, prospérer et aménager une «copie conforme» du type de région agricole européenne avec petites villes et ports à l'appui. Les distances à compter et à franchir défiaient l'imagination européenne. À partir des métropoles France, Angleterre, Espagne, Portugal et Hollande, les liaisons maritimes vers les comptoirs et les colonies naissantes étaient démesurées.

Le partage de ce continent différait de ce que les Européens connaissaient. Ici, mis à part les autochtones, seuls les Français et les Anglais avaient été amenés à se rencontrer puis à s'affronter. Les Hollandais avaient bien fondé Nieum Amsterdam (New York), mais ils vendirent leurs installations aux Anglais au XVIIe siècle. Deux pays, deux métropoles se partageront donc un continent vaste et inconnu, un espace illimité, presque vide, qui attendait qu'on le découvre et en fixe les frontières politiques. À part les colons et les militaires, il y avait peu de gens et peu de denrées connues à transporter au début, excepté le poisson et le bois qu'on voyait partout en abondance. L'absence d'entraves politiques, de frontières, de duchés ou de royaumes faisait qu'aucune organisation des transports n'existait, et l'on ne pouvait compter que sur les voies d'eau naturelles. Tout était à faire dans cette nature vierge. Qu'y avait-il dans ce continent nord-américain ? Il y avait l'attrait de la découverte, de l'aventure, du risque et la possibilité d'y prendre racine, pour fuir des conditions, des règlements, des lois, des coutumes et des genres de vie qui pesaient trop lourd, ou pour refaire une vie, réussir et s'enrichir, ou même évangéliser et créer un monde nouveau.

D'Europe, on avait entendu parler de l'Orient, du Proche-Orient, de l'Afrique, de l'Asie ; il y avait des contacts humains, des échanges commerciaux, des voyageurs ; après tout, ces continents n'étaient pas séparés par la mer et lorsque c'était le cas, c'était par des isthmes et des détroits. L'Amérique, c'était autre chose. Son point le plus rapproché du continent asiatique était l'Alaska, tandis que de l'autre côté, vers l'Europe, il y avait le détroit de Davis et, plus au sud, le Labrador et Terre-Neuve que les Vikings et les Basques avaient déjà reconnus mais dont rien ou presque n'avait transpiré. On était donc devant un continent dont on connaissait très peu de chose. Le seul moyen de transport pour l'atteindre, le découvrir et en revenir, c'était par navire et canot. On transplanta donc ici les manœuvres, les méthodes, les procédures, les règlements, les coutumes et les traditions maritimes de la métropole en les adaptant aux réalités physiques que constituaient les cours d'eau, les rivières, les fleuves et les bassins hydrographiques du Nouveau Monde.

Pendant tout le XVIIe siècle et une partie du XVIIIe, les transports par eau furent les seuls moyens d'assurer l'acheminement des vivres et des approvisionnements civils et militaires, les exportations et les importations, ainsi que le trafic local et régional des passagers. On se déplaçait le long des rivières et des fleuves, le long des rives de l'Atlantique, entre les îles et la terre ferme. Les transports maritimes au nord du 40° de latitude ne pouvaient être assurés que pendant quelque sept mois. Les habitants se cantonnaient chez eux, attendant avril ou mai pour voir revenir les grands voiliers avec le courrier, les nouvelles et les produits qu'ils avaient commandés à l'automne. Ce qui n'empêchait pas la coupe du bois et la construction de navires en hiver.

Les premiers sentiers et routes avaient été construits au XVIIIe siècle comme compléments aux transports par eau. Ils étaient peu utilisés, parce

que tout le long de la longue façade atlantique du continent nord-américain on pouvait pénétrer, en suivant les rivières et les fleuves, jusqu'au pied de la chaîne appalachienne. Ailleurs, dans les baies comme celle de Chesapeake et de Fundy, les navigateurs atteignaient directement par navire un grand nombre de villages et d'établissements agricoles. Par le golfe, l'estuaire et le fleuve Saint-Laurent, ils pouvaient pénétrer plus profondément vers l'intérieur. Quand ils remonteront jusqu'au fond des Grands Lacs, ils atteindront le cœur du continent nord-américain, à mi-chemin entre l'Atlantique et le Pacifique. Enfin, au nord, par le détroit d'Hudson ils rejoignaient la baie et les grands territoires de l'Ouest, pendant une saison de navigation réduite à trois mois au plus. Les transports par eau furent donc les seuls qu'on utilisa continuellement depuis la découverte du Canada et du Saint-Laurent par Jacques Cartier, ce grand Malouin.

LES CARTES ET LES INSTRUMENTS DE NAVIGATION

Les marins et navigateurs français utilisaient deux séries de cartes. Les premières leur permirent de traverser l'Atlantique en direction de Terre-Neuve et de l'île du Cap-Breton, les secondes servirent à la navigation intérieure à partir de l'entrée du golfe Saint-Laurent. Ces dernières cartes décrivent avec plus ou moins d'exactitude le grand bassin hydrographique du Saint-Laurent et des Grands Lacs.

On désignait les premières cartes générales sous le vocable de «Cartes de l'Amérique septentrionale» et quand on se concentrait davantage sur une partie de ce continent, on les appelait «Cartes de la Nouvelle-France ou du Canada». Conrad E. Heidenreich, qui a catalogué et décrit plus de cent quarante cartes du Canada, publiées en manuscrits du XVIIe siècle et décrivant la partie ouest du bassin, soit de Montréal à l'ouest, les groupe en cinq périodes[1]. Ces cinq grandes périodes ou catégories s'appliquent tout aussi bien aux cartes qui décrivent la partie Est, soit le Bas Saint-Laurent, l'estuaire et le golfe. Ce sont les mêmes cartographes et géographes qui compilèrent ces cartes de Nouvelle-France, les mêmes noms reviennent avec les mêmes techniques cartographiques.

Dans la catégorie des précurseurs (première catégorie), Heidenreich inclut tous les cartographes, voyageurs et navigateurs d'avant Champlain. Les voyages de Cartier sont inclus dans cette longue période[2]. La seconde période est dominée par Samuel de Champlain avec ses cartes détaillées de 1612, 1613 et 1632. C'est une œuvre cartographique remarquable par sa précision, le calcul des distances, les renseignements qu'on y trouve et la perspective générale qui s'en dégage. Champlain a aussi dessiné des cartes et six plans figuratifs de ports et de havres, de sites d'occupation et de batailles qu'il livra entre Cap Cod et les rapides de Lachine.

L'une des cartes les plus célèbres est celle de 1632, publiée dans les voyages de la Nouvelle-France. Son titre est révélateur (on utilise le titre en français moderne) :

> «Carte de la Nouvelle-France, augmentée depuis la dernière, servant à la navigation faite en son vrai Méridien, par le Sieur de Champlain, capitaine pour le Roy en la Marine, lequel depuis l'an 1603 jusqu'en l'année 1629, a découvert plusieurs côtes, terres, lacs, rivières et Nations de sauvages, par ci-devant inconnues, comme il se voit en ses relations qu'il a fait imprimer en 1632, où il se voit cette marque ce sont habitations qu'ont fait les français.»

Cette carte fut réimprimée par la suite, d'abord en 1643 par Jean Boisseau et ensuite en 1669 par I. L'Aiguiet et N. de Fer[3] (figure 7).

La troisième période est celle des *Relations des Jésuites* (1632/1674) où, en plus des textes, on trouve des cartes des explorations et des routes qu'ils utilisaient. Le plus fameux et le plus connu

1. Heidenreich, C.E., «*Some general observations on Canadian XVII Century Maps as Travel Literature*», p. 6-11.
2. R. Vayva, *Il y a 450 ans : Jacques Cartier*. Plaquette, Saint-Malo, 1984, 27 p. Publié par la revue historique de Gaspésie.
3. Heidenreich, C.E., «*An analysis of Champlain's Maps in Terms of Distance, Latitude and Longitude*», p. 12-45.

FIGURE 7. Carte de la Nouvelle-France faite par Champlain d'après ses voyages entre 1603 et 1629, et imprimée en 1632. Section reproduite à partir d'un original de la collection nationale de cartes et plans des Archives nationales du Canada. (*NMC Facsimilé* 65)

d'entre eux est le Père Marquette, auquel on doit ajouter les pères Bressani et Dablon. Des cartographes comme Du Creux et Nicolas Sanson compilèrent des cartes à cette époque d'après les renseignements des Jésuites. C'est en 1656 que Sanson d'Abbeville, géographe du roi, «publia les cartes de la Nouvelle-France couvrant la côte est, de la baie de Fundy vers le nord jusqu'à la baie James, la baie d'Hudson et la baie de Baffin»[4].

Dans l'ombre de Champlain, Jean Bourdon n'eut pas la chance de se faire connaître et valoir, pourtant «sa réputation d'expert géomètre et d'ingénieur éclairé n'était plus à faire»[5]. Il séjourna en Nouvelle-France entre 1632 et 1668, année où il mourut à Québec. On lui doit une carte de la côte du Saint-Laurent, de Québec à Beaupré (1641), une carte de Québec jusqu'au cap Tourmente (1642), une carte de la rivière Saint-Laurent depuis Montréal jusqu'à Tadoussac (1642), une carte de la région du Richelieu (1650-1651); il explora la côte du Labrador en 1657 et traça un plan de la ville de Québec en 1660. Ses cartes sont précises, détaillées, utiles et ne sont pas chargées de textes descriptifs et d'images; elles sont dépouillées, sobres et claires, et ont une allure et une présentation modernes. Il mérite aujourd'hui une place tout à fait spéciale dans la lignée des grands cartographes de la Nouvelle-France.

La quatrième période va de 1674 à 1700. C'est celle de Louis Joliet et de J.B.L. Franquelin, qui portaient tous les deux le titre d'hydrographe et géographe du Roy. Ils étaient des cartographes professionnels, venus au Canada pour y enseigner l'art d'effectuer le levé des cartes et mettre à jour l'état des connaissances de ce nouveau pays. Quelques événements intéressants surviennent pendant cette période, dont la publication, après 1678, de cartes indiquant les profondeurs établies par sonde pour une partie de la côte de Terre-Neuve. Ce sont les premières cartes marines véritables.

4. Fillmore S. and R.W. Sandilands, *L'Hydrographie au Canada (1883-1983)*, p. 10.
5. D.W. Thomson, *L'homme et les méridiens*, vol. I, p. 48.

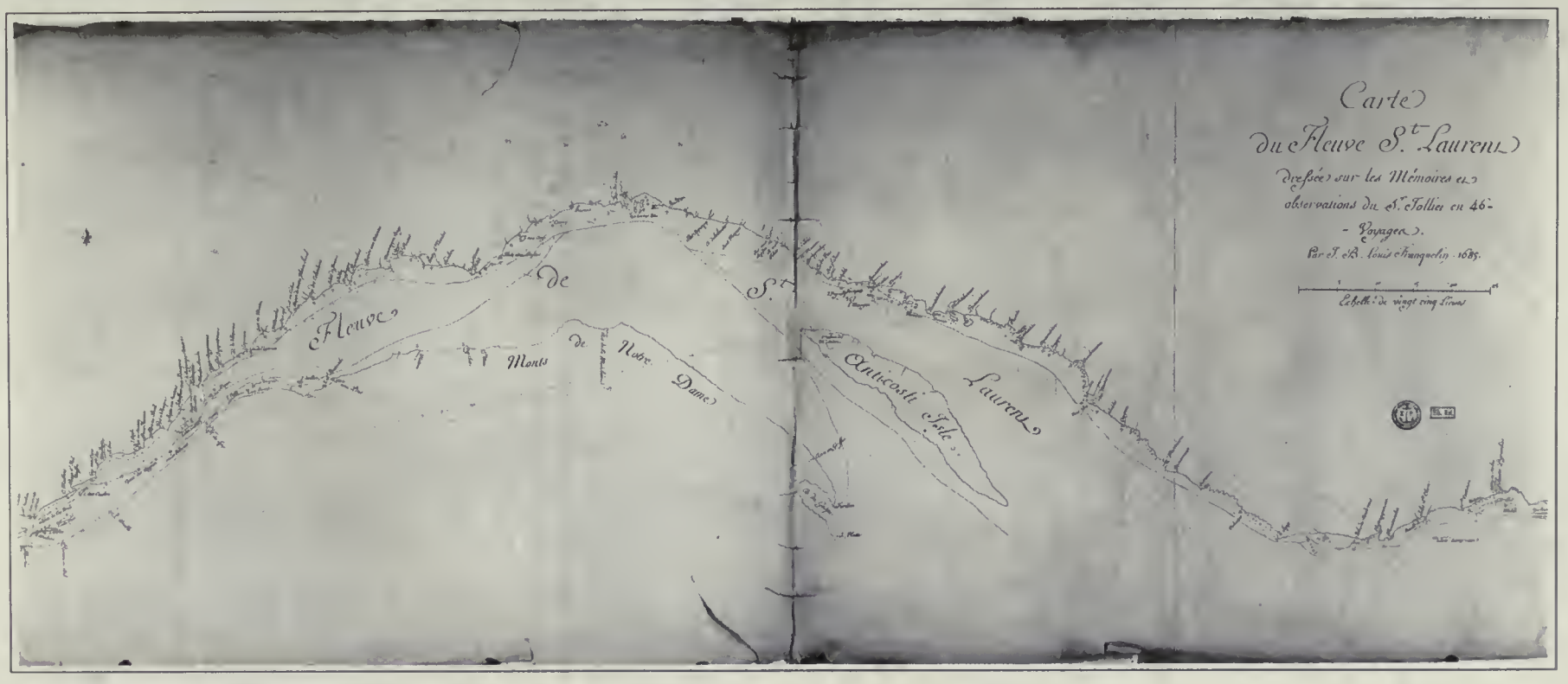


FIGURE 8. Carte du fleuve Saint-Laurent dressée sur les mémoires et observations du Sieur Jolliet en 1646. Voyages par J.B. Louis Franquelin, 1685. La carte inclut une nomenclature très complète de la rive Nord, de l'île d'Orléans à Mingan (Collection de cartes et plans de la Bibliothèque nationale de France).

Celle que Franquelin dressa du fleuve Saint-Laurent, dessinée d'après les mémoires et observations de Louis Joliet et publiée en 1685, est remarquable (figure 8). Il ne voyagea pas autant que Joliet qui découvrit le Mississippi en compagnie du père Marquette, jésuite, mais dessina un grand nombre de cartes du Canada qui furent publiées souvent par d'autres. Louis Joliet ne fut pas seulement cartographe et géographe, il fut aussi un grand explorateur, le premier des géographes du roi né au Canada.

Après 1681, il sera obligatoire pour les capitaines et les pilotes de rapporter les observations qu'ils font et les sondages qu'ils prennent. Ils ajouteront ainsi de plus en plus de renseignements sur les cartes du Saint-Laurent. Le gouverneur Denonville notait en 1685 que les cartes hollandaises utilisées pour la navigation étaient inadéquates. On retiendra les services de Chaviteau pour tracer une carte plus exacte du fleuve[6]. Toutefois, l'événement marquant de cette période fut l'arrivée de Jean Deshayes à Québec en 1685.

J.S. Pritchard a consacré un article révélateur à sa méthode de travail, à ses instruments d'observation, à son souci de l'exactitude et aux résultats de ses relevés astronomiques et hydrographiques[7]. On a de lui deux documents de base : un recueil des observations qu'il fit en 1686 lors d'un voyage avec Denonville en remontant le Saint-Laurent jusqu'au lac Ontario, et la première carte marine

6. Proulx, G., *Entre France et Nouvelle-France*, p. 87.

7. Pritchard, J.S., «*Les premiers levés hydrographiques français sur le Saint-Laurent*», p. 133-152.

9B

FIGURES 9A ET 9B. Deux sections de la carte dressée par Jean Deshayes en 1688 et imprimée en 1715. Il s'agit de la feuille ouest de «La grande rivière du Canada ou de Saint-Laurens». Les extraits sont ceux de la Traverse en aval de l'île d'Orléans et de l'embouchure du Saguenay. Les profondeurs sont en brasses. Les ancres renversées indiquent les mouillages principaux.

(Reproduit à partir d'un original du Département des cartes et plans de la Bibliothèque nationale du Québec et obtenu par les Archives nationales du Canada.) (*NMC Facsimilé* 81)

ou hydrographique du Saint-Laurent qui ait été imprimée, «l'un des plus beaux exemples de cartographie marine de n'importe quelle région du monde en dehors de l'Europe»[8]. Sa carte datée de 1686, publiée en 1702, rééditée en 1715, demeure «l'outil de navigation de base des pilotes et des capitaines pendant le régime français au Canada (figure 9). Lorsqu'en 1757, Thomas Jeffreys, éditeur anglais de cartes géographiques, publia la première carte marine anglaise du Saint-Laurent, il se basa sur les levés hydrographiques de Jean Deshayes»[9]. À partir de 1702, il se consacra à l'enseignement de l'hydrographie. Il mesurait avec une grande précision les côtes en hiver et effectuait des sondages en été. Il mourut en 1706. Cet hydrographe qui fait le pont entre la quatrième et cinquième période imposa ses normes à la cartographie du Saint-Laurent.

8. Les titres exacts de ce recueil et de cette carte apparaissent dans les notes 8 et 23 de l'article de Pritchard. Cette carte conservée aux Archives nationales du Canada est tout à fait remarquable.

9. *Ibid.*, p. 141.

FIGURE 10. Section de la carte du Canada ou de la Nouvelle-France et des découvertes qui y ont été faites. Guillaume De L'Isle, 1703. Collection nationale de cartes et plans des Archives nationales du Canada. (*NMC Facsimilé* 46)

La cinquième période, celle de la fin du XVIIe siècle et du début du dix-huitième, est dominée par Deshayes et De l'Isle (1700), dont la carte de l'Amérique septentrionale fut copiée pendant plus de soixante-dix ans. Elle fut l'une des cartes de base qu'on utilisa jusqu'à la fin du régime français[10]. Nous avons sélectionné sa «Carte du Canada ou de la Nouvelle-France et des découvertes qui y ont été faites», datée de 1703, qui inclut les cinq Grands Lacs (figure 10).

Après ces cinq périodes, on entre de plain-pied en 1720 dans la production de cartes marines et hydrographiques pour la navigation avec la création à Paris du Bureau hydrographique français «qui avait été appelé jusque-là *Dépôt des cartes, plans et journaux*»[11]. Hélas, on ne publia pas beaucoup de cartes entre 1720 et la fin du régime français. Il y eut beaucoup de relevés, de sondages et d'observations que l'on cartographia sur cartes manuscrites qui ont dû être utilisées par les capitaines et les

10. Ajoutons ici une référence utile qui explique les méthodes cartographiques de l'époque, le *Traité de la marine* de Champlain publié en 1632. Voir H.P. Biggar, (ed), *The Works of Samuel de Champlain*, Toronto, The Champlain Society, Vol. 6, 1936.

11. Fillmore, S. et R.W. Sandilands, *op.cit.*, p. 15.

pilotes qui amenaient le convoi annuel de navires d'approvisionnements à Québec. Ils avaient parmi leurs équipages «un ou deux navigateurs qui demeuraient à Québec pour aider aux levés et se familiariser avec la navigation sur le fleuve»[12]. Les noms de Voutron, capitaine de navire qui fit un levé de la section du fleuve entre l'île d'Orléans et Kamouraska, carte publiée en 1714, et DesHerbiers, marquis de l'Étanduère, qui balisa certaines sections du fleuve, sont à retenir[13]. Il ne faut pas oublier non plus les noms de Chaussegros de Léry, père et fils, qui dressèrent «les plans d'une nouvelle cale sèche et de nouveaux chantiers de construction navale sur les bords de la rivière Saint-Charles à Québec»[14].

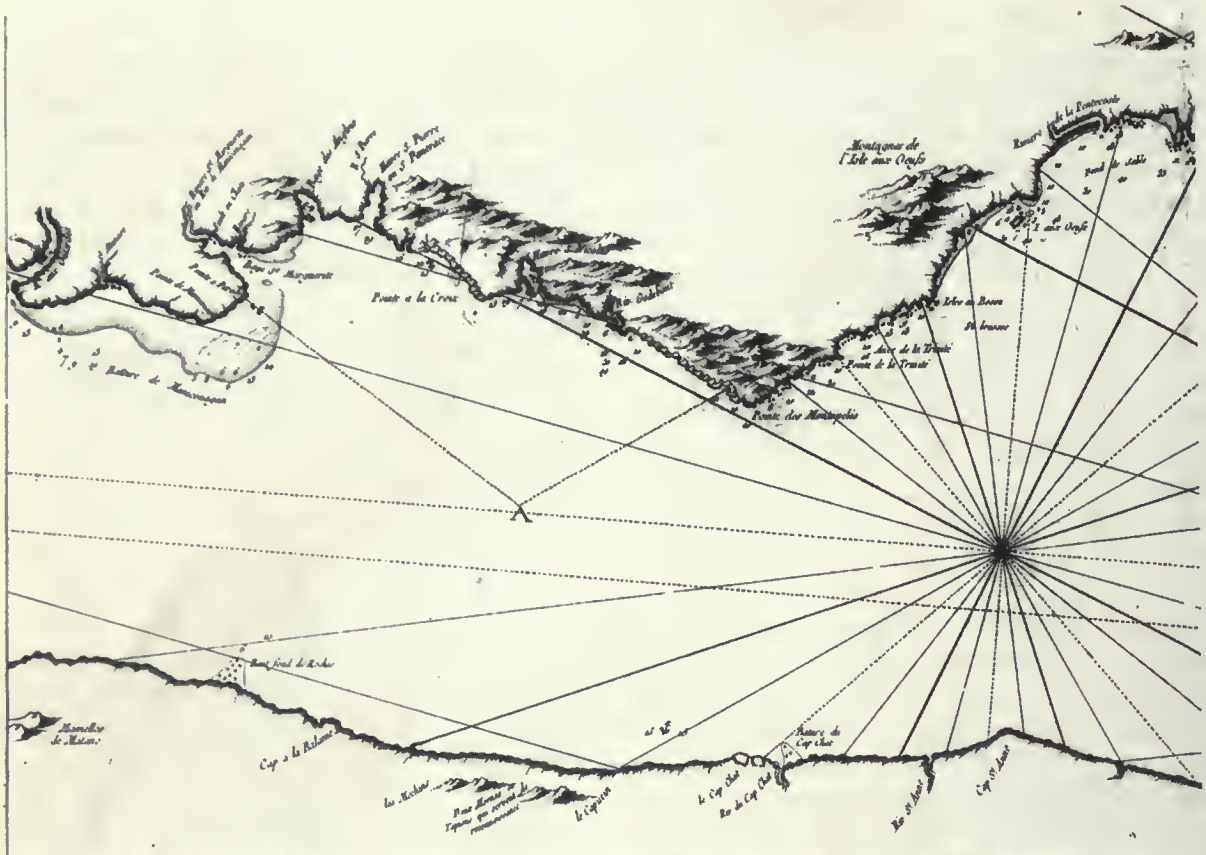
Richard Testu de la Richardière, qui avait été nommé capitaine du port de Québec en 1727 et, par conséquent, responsable de la navigation sur l'ensemble du Saint-Laurent, fit des relevés de la côte nord du fleuve (1731), de la côte sud du fleuve (1732), du détroit de Belle-Isle (1735), de l'île Saint-Jean (île du Prince-Édouard, 1736), de la Baie des Chaleurs et du détroit de Canso (1736-1737) et de la côte sud de Terre-Neuve (1738). Au cours de ses voyages, il était accompagné de pilotes qui jouèrent un rôle important dans les années qui suivirent, comme Dizé, Garnier et Pellegrin[15]. Vu les distances à parcourir et la courte saison de navigation, il accomplit beaucoup jusqu'à sa mort en 1741. Son véritable successeur, sinon en titre du moins en poste, fut Gabriel Pellegrin, nommé maître du port de Québec en 1751, qui continua la tradition établie par de la Richardière. Son nom est plutôt associé au pilotage sur le fleuve, parce qu'il a été l'un des premiers pilotes dignes de ce nom. C'est lui qui prépara les plans de défense du fleuve dans les dernières années du régime français[16].

Au XVIIe siècle, pour traverser l'Atlantique, les marins et les navigateurs français utilisaient des cartes françaises dessinées par des hydrographes comme Le Cordier et ayant des parallèles et des méridiens à angle droit. Au XVIIIe siècle, on utilisa surtout des cartes hollandaises, dont celles de Pieter Goos et de G. Van Keulen, jusqu'en 1740. Après cette date, les cartes officielles françaises

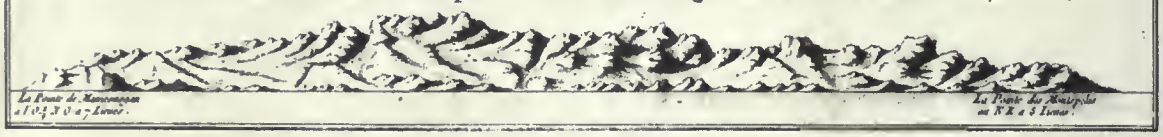
FIGURE 11. (PAGE SUIVANTE) Vue panoramique des terres entre la pointe des Monpélés et celle de Manicouagan. La position du navire est à «A» sur la carte de localisation.

Plus bas, étude comparée de la baie de Sept-Îles d'après la carte du fleuve Saint-Laurent que les Anglais ont publiée en 1760 et celle de Deshayes en 1686. Les profondeurs sont en brasses. Ces cartes sont extraites de la grande carte de Nicholas Bellin «Carte du cours du fleuve de Saint-Laurent» en deux feuilles, imprimée en 1761. (Nous possédons un exemplaire de cette carte). Voir détails dans le texte et note en bas de page. Les Archives nationales du Canada possèdent également un exemplaire de cette carte dans leur collection de cartes et plans. (*NMC* 88065)

12. S. Fillmore et R.W. Sandilands, *L'hydrographie au Canada (1833-1983)*. Les auteurs ont écrit un bon résumé de l'évolution de la cartographie et de l'hydrographie au Canada dans le premier chapitre, «L'héritage», p. 1-69.
13. Pritchard, *op. cit.*, p. 142.
14. Thomson, D.W., *op. cit.*, p. 83.
15. Dizé a écrit un journal de bord qui est aussi une description du voyage qu'il fit avec de la Richardière. *Journal de Pierre Dizé, pilote d'estime embarqué sur la goélette «La Marie», commandée par le Sieur de la Richardière en 1731*. On le trouve aux Archives nationales, vol. 62, nº 12, microfilm F1662. Il accomplit ce voyage entre le 24 août et le 8 novembre 1731.
16. Nous sommes de l'avis de Pritchard selon lequel Pellegrin, Deshayes et Testu de la Richardière méritent d'être mieux connus. Ils firent beaucoup et bien pour la connaissance maritime et hydrographique du Saint-Laurent, depuis l'Atlantique jusqu'à Québec, Montréal et le lac Ontario. Nous pensons que Pritchard a voulu les faire connaître et combler cette lacune en écrivant les notes biographiques sur Pellegrin et de la Richardière dans le *Dictionnaire des biographies canadiennes*, vols. III et IV, en plus de l'article cité plus haut, qui rend justice à Jean Deshayes.

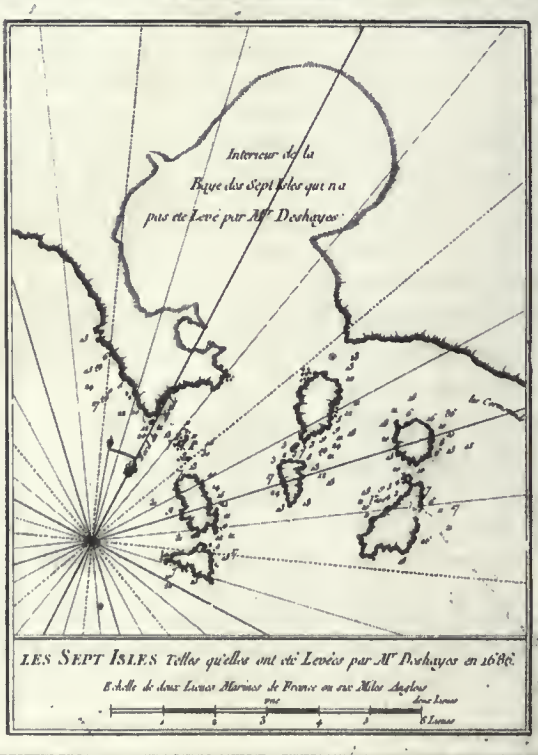


Vue des Terres entre la Pointe des Montspelés et celle de Manicouagan étant au Point du Relevement marqué A.



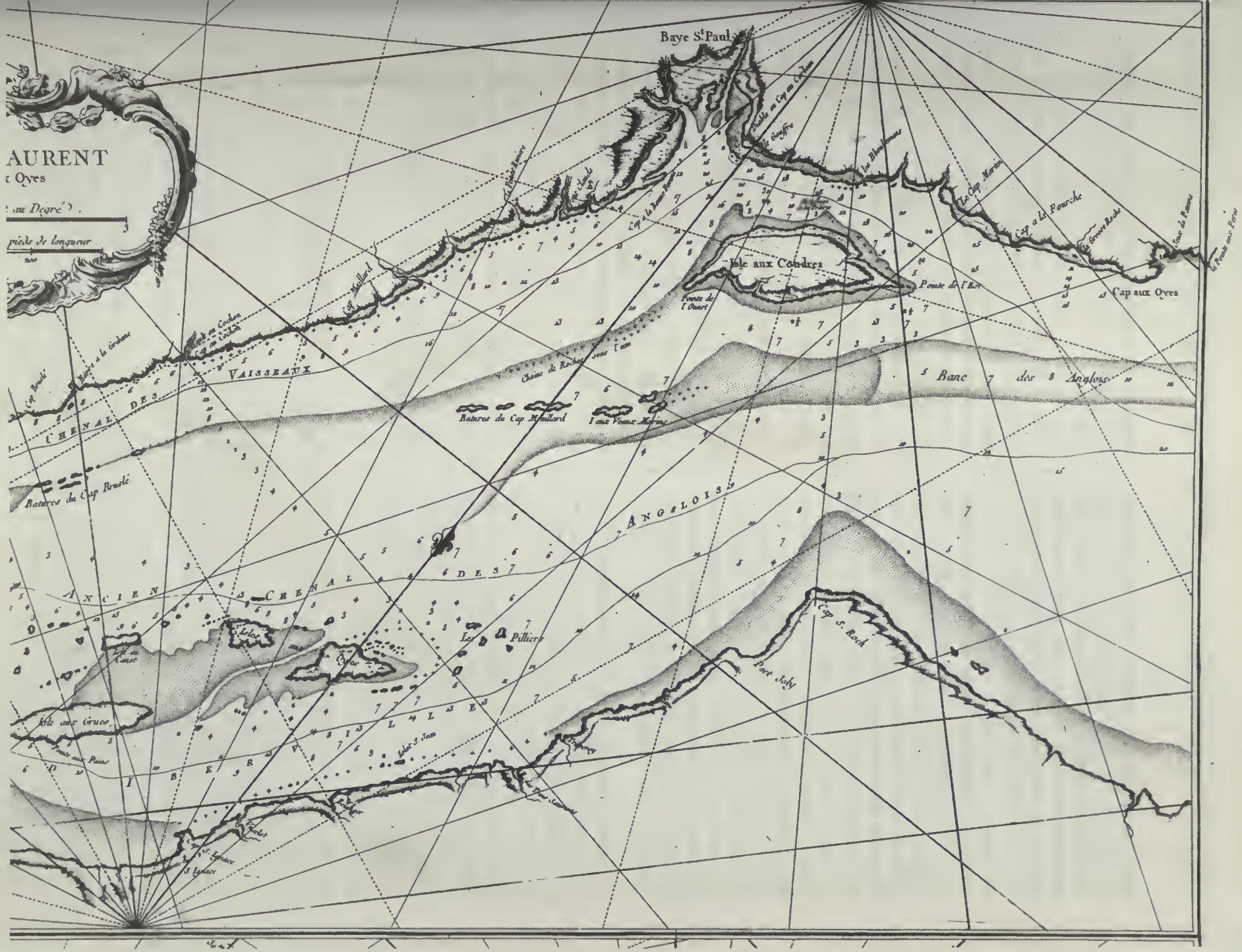
BAYE DES SEPT ISLES Copiée sur la Carte du Fleuve S. Laurent que les Anglois ont publiée en 1760

Echelle de deux Lieues Marines de France ou six Miles Anglois



LES SEPT ISLES Telles qu'elles ont eté Levées par Mr Deshayes en 1686.

Echelle de deux Lieues Marines de France ou six Miles Anglois


AURENT
Oyes
au Degré
pieds de longueur
Baye St. Paul
Isle aux Coudres
Pointe de l'Est
Pointe de l'Ouest
Cap aux Oyes
Cap a la Fourche
Le Cap Martin
Banc des Anglois
Chaine de Roches sous l'eau
Batures du Cap Maillard
I aux Veaux Marins
Cap Maillard
Cap Brulé
Batures du Cap Brulé
CHENAL DES VAISSEAUX
ANCIEN CHENAL DES ANGLOIS
Les Pilliers
Isle aux Grues
Cap S. Roch
Port Joly
Isles
Isle S. Jean
Cap S. Ignace
S. Ignace

firent leur apparition, dont celles de Nicholas Bellin. Ces cartes étaient bonnes pour la traversée de l'Atlantique qui se faisait entre les 43° et 47° de latitude nord, mais, à partir du golfe, on devait utiliser les cartes dressées par de la Richardière, Pellegrin et d'autres pilotes.

La contribution de Nicholas Bellin est importante, en particulier sa «carte de la partie occidentale de la Nouvelle-France ou du Canada» de 1755, et surtout sa carte marine intitulée «Carte du cours du fleuve Saint-Laurent depuis la mer jusqu'à Québec en deux feuilles, dressée au dépôt des cartes et plans de la marine, pour le service des vaisseaux français par ordre de M. Berryer, ministre et secrétaire d'État ayant le département de la Marine, par le Sieur Bellin, ingénieur de la Marine et du dépôt des Plans, censeur royal de l'Académie de Marine de la Société royale de Londres» (figures 11 et 12). Cette carte magistrale en deux feuilles nous permet de juger de la qualité de l'information et de l'exactitude de sa compilation[17].

Gilles Proulx ajoute qu'en plus des cartes, les navigateurs disposaient de routiers, sorte de vues panoramiques et perspectives des côtes, des entrées de ports et d'autres points de repère du paysage géographique que l'on consultait et comparait à vue[18].

Les instruments de navigation, en plus des cartes, étaient la boussole, ou compas de route, l'astrolabe, l'arbalestrille et le graphomètre qui permettent des observations astronomiques donnant la latitude du navire. Avec l'invention de l'octant par Hadley en 1731 (ancêtre du sextant), on établira la position du navire avec plus de précision encore[19]. Les distances ne seront bien calculées qu'après la mise au point du «chronomètre marin par John Harrison dans la deuxième moitié du XVIIIe siècle»[20].

LES ROUTES MARITIMES

LA ROUTE DE L'ATLANTIQUE NORD ET DU SAINT-LAURENT

La route de l'Atlantique Nord n'était pas la plus facile du monde et il fallait bien la connaître pour savoir en tirer profit. Si Terre-Neuve est la terre la plus rapprochée de l'Europe, au temps des grands voiliers, ce n'était pas nécessairement la ligne droite qui était la plus courte, car il y avait

FIGURE 12. (PAGE PRÉCÉDENTE) Détail du «Gouffre», section entre l'île aux Coudres et la terre ferme (Baie Saint-Paul) où était, et est toujours, situé le chenal le plus profond. Il y a trois chenaux cartographiés et indiqués sur cette carte de Nicholas Bellin de 1761 : le chenal des vaisseaux au nord, l'ancien chenal des Anglais au milieu, et le chenal d'Iberville, parallèle à la rive sud, passant au sud-est de l'île aux Grues. Les profondeurs sont marquées en brasses. Collection de cartes et plans des Archives nationales du Canada. (*NMC* 19314)

17. La carte en deux feuilles de 1761 porte des sous-titres différents : la feuille I est intitulée «Depuis Québec jusqu'à Matane et Rivière des Outardes». La feuille II, «Depuis Matane et Rivière des Outardes à Cap-des-Rosiers, Anticosti et les îles de Mingan». (Collection personnelle)
On trouve sur la moitié supérieure de la première feuille le détail de la partie du cours du fleuve Saint-Laurent depuis Québec jusqu'au cap aux Oies, avec force détails de la traverse et du gouffre, deux obstacles majeurs décrits un peu plus loin.
Bellin a écrit aussi des remarques utiles qui accompagnent sa carte en deux feuilles. *Remarques pour la navigation du fleuve Saint-Laurent, depuis la mer jusqu'à Québec. Pour joindre à la carte hydrographique de cette rivière, dressée au dépôt des cartes et plans de la Marine, par le Sieur Bellin, ingénieur de la Marine, censeur royal, de l'Académie de Marine et de la Société royale de Londres en 1761.* ANC Microfilm F1662.

18. Proulx, G., *Entre France et Nouvelle-France*, p. 63.

19. *Ibid.*, p. 61. La carte de Bellin de 1761 contient deux vues panoramiques, la première sur la feuille I, «Vue des terres du sud pour passer la traverse en remontant le fleuve». Cette vue s'étend depuis l'île aux Rots jusqu'à la Grosse Île. Sur la feuille II, la vue couvre une distance de 60 km en ligne droite de la côte nord, elle est intitulée «Vue des terres entre la pointe des Montpélés et celle de Manicouagan», c'est-à-dire aujourd'hui entre Pointe-des-Monts et Pointe-Lebel près de Hauterive.

20. *Ibid.*, p. 62.

des courants et des vents dominants qui soufflaient de l'ouest à l'est.

Le Gulf Stream, qui a son origine dans la mer des Antilles, remonte le long de la côte est des États-Unis pour s'élargir et dévier vers le nord-est, au large de la Nouvelle-Écosse et de Terre-Neuve, et franchir l'Atlantique pour aller mourir sur les côtes d'Irlande, d'Islande et dans la mer de Norvège. Le long des côtes du Portugal et de l'Afrique, on trouve le courant des îles Canaries qui se dirige vers le sud-ouest et traverse l'Atlantique près du tropique du Cancer; on l'appelle alors le courant équatorial nord. Était-il préférable, en quittant les ports de France, de se diriger vers le sud-ouest, de voyager à des latitudes entre 21° et 40°, ou bien de faire face carrément au Gulf Stream et aux vents dominants de l'ouest en naviguant à des latitudes plus au nord? Il semble qu'après avoir essayé à peu près toutes les combinaisons possibles, les navigateurs français décidèrent, en naviguant vers la Nouvelle-France, de voyager entre 43° et 47° de latitude nord et, qu'au retour, ils profiteraient du Gulf Stream et des vents d'ouest pour voyager à des latitudes plus élevées, entre 47° et 51°.

Après des semaines de navigation, l'événement marquant l'approche du continent américain était l'arrivée sur les Grands Bancs de Terre-Neuve. «La présence de certains oiseaux comme les pingouins, godes et opefoix signale les approches du Grand Banc et l'utilisation de la sonde permet alors de trouver le fond». L'arrivée sur le Grand Banc, pour les marins, «banquer» selon leur expression, était un peu comme l'entrée dans un port, et ils saluaient l'événement d'un enthousiaste «vive le Roy»[21]. Après leur arrivée sur les bancs de Terre-Neuve, les navires s'orientaient vers Louisbourg, à 45°50' de latitude nord, et pénétraient dans le port après avoir longé l'île de Scatarie et la côte est de l'île du Cap-Breton (Île Royale). Si la destination des bâtiments était Québec, alors ils se dirigeaient plus au nord vers les îles de Saint-Pierre et Miquelon «où il y avait un mouillage dans ces îles qu'il fait bon de connaître, avec les ressources qu'on pourrait trouver en cas qu'on fût obligé d'y relâcher»[22]. Ils longeaient la côte sud de Terre-Neuve et entraient dans le golfe en passant au large du cap Ray, près de Port-aux-Basques. C'était la route ordinaire que l'on prenait pour entrer et sortir du golfe. Le détroit de Belle-Isle n'était pas très utilisé, parce que la saison de navigation y était encore plus courte en raison de la présence des glaces et des icebergs jusqu'en fin juillet. Il servit presque exclusivement pendant la guerre de Sept Ans, afin d'éviter aux navires d'être interceptés, abordés, pris ou coulés par l'ennemi.

La route du golfe et de l'estuaire présentait deux difficultés sérieuses : les hauts-fonds, les battures et les écueils nombreux et la brume qui règne plus de cent jours par année le long des côtes et des bancs de Terre-Neuve, sans parler de la présence de pirates et de corsaires dans la première moitié du XVIIIe siècle et pendant la guerre de Sept Ans[23].

À l'arrivée dans le golfe, le choix de la route pour atteindre Québec était commandé par les vents dominants du nord-ouest et les courants marins de Gaspé, du Labrador et de la côte sud-ouest de l'île d'Anticosti. Afin de les éviter et de s'en servir à la fois, les navires se dirigeaient vers l'île aux Oiseaux et l'île Brion, situées au nord des îles de la Madeleine; ils s'orientaient ensuite vers le cap des Rosiers en Gaspésie. De cet endroit, ils se dirigeaient vers le nord-est pour longer la côte sud-ouest de l'île d'Anticosti et traverser le détroit de Jacques-Cartier en direction de Sept-Îles. Au XVIIe siècle, les navires longeaient la côte nord le plus longtemps possible, du moins jusqu'à la baie de Manicouagan à cet endroit, ils commençaient à louvoyer d'une côte à l'autre pour remonter l'estuaire. Après 1700, ils utilisaient plutôt les mouillages de la côte sud. Ainsi, de Pointe-des-Monts, les navires se dirigeaient vers un mouillage près de Cap-Chat ou entre Matane et l'île Barnabé.

---

21. *Ibid.*, p. 56.
22. Forand, commandant LE HÉROS en 1735, *Remarques et observations pour la navigation de France à Québec.* (ANC Division des manuscrits, microfilm F1662).
23. H. Horwood et Ed Butts, *Bandits and Privateers, Canada in the age of gunpowder.*

Ils mouillaient tous les soirs près du rivage dans dix brasses de profondeur en moyenne. Les navires remontaient vers l'île aux Lièvres en passant entre l'île Rouge et l'île Verte. Quelques vaisseaux passaient près de Rivière-du-Loup entre les îles aux Lièvres et les Pèlerins, d'autres passaient au nord, tout en s'éloignant de l'entrée de la rivière Saguenay. Ils se dirigeaient ensuite vers la rive nord et s'alignaient sur les caps au Saumon et à l'Aigle pour approcher le chenal nord entre l'île aux Coudres et «la terre ferme». Cette expression revient souvent dans les descriptions détaillées des commandants de bâtiments quand ils se réfèrent aux côtes et aux rives de l'estuaire (voir plus loin, figure 18).

Dans les observations du commandant Forand, il y a quelques remarques pertinentes comme celles-ci : «pour traverser entre Camourasca et Cap aux Oyes, il faut gouverner conformément à la marée, la prendre un peu de côté. Le Cap aux Oyes on le voit de loin. Le meilleur mouillage pour grands vaisseaux est de 14 à 15 brasses»[24]. C'était un mouillage important où l'on attendait les conditions favorables pour le passage de l'île aux Coudres et du Gouffre. Le Gouffre était un petit bassin «d'une demi-lieue de longueur comptant beaucoup de roches submergées, créant des remous terribles»[25] situé près de la terre ferme où commence le cap aux Corbeaux. Naviguer en cet endroit n'était pas aussi difficile en montant qu'en descendant. Forand explique qu'il y a une «batture à l'île aux Coudres qui s'étend jusqu'au Gouffre et en ressert le passage. Il faut naviguer plus près de la grande terre que de l'île, autrement on tomberait dans les remous du gouffre et on courrait le risque d'être jeté sur la batture»[26]. Il recommande de se ranger le plus près de la batture dans 6-8 brasses d'eau. C'était l'un des deux endroits les plus difficiles à passer. Tous les navigateurs en parlaient comme d'un cauchemar (figure 12).

Une fois dépassés le Gouffre et l'île aux Coudres, les navires remontaient sur le cap Brûlé et le cap Tourmente. En cet endroit, dans douze brasses de profondeur, on recommandait de mouiller et d'attendre les conditions favorables qui permettraient de passer le deuxième endroit le plus difficile de tout l'estuaire, celui de la Traverse à l'extrémité nord-est de l'île d'Orléans. À cause des hauts-fonds et des battures, il était très difficile d'y naviguer. Il fallait s'aligner sur les montagnes et d'autres points de repère bien connus dans les environs immédiats. Les petits bâtiments empruntaient le chenal au nord de l'île et passaient devant Saint-Joachim et Sainte-Anne, mais les vaisseaux et autres gros bâtiments n'avaient pas le choix, ils devaient emprunter le chenal au sud de l'île, beaucoup plus profond. Après le passage de la Traverse, les navires se dirigeaient vers le mouillage du «trou Saint-Patri», en face de Beaumont, ou vers le mouillage devant Québec même, près des battures de Beauport.

Il y a des points de repère bien connus, que l'on cite toujours, comme l'île Percé, les monts Notre-Dame, les monts Louis, les mamelles de Matane, le mont Camille en arrière de Métis, le Bic, le cap aux Saumons, le cap à l'Aigle, le cap aux Oyes, le cap Tourmente et la roche à Moranda au nord-ouest de l'île d'Orléans. Entre le cap aux Oies et l'île d'Orléans, il y avait trois chenaux : le chenal des Vaisseaux, décrit plus haut, qui longeait la côte nord en passant par la Traverse et le Gouffre ; plus au sud, le chenal des Anglais, qui passait entre l'île aux Rots et la Grosse Île ; et au sud de l'île aux Coudres, enfin, le chenal d'Iberville, qui longeait la rive sud en passant entre l'île aux Grues et la terre ferme. Ce dernier chenal avait une profondeur moyenne de sept brasses tandis que le chenal des Anglais était un peu moins profond[27].

Au retour, les navires suivaient la même route. Si les vents étaient en direction de l'est ou du sud-est, alors les commandants se fiaient aux conseils de Pellegrin et longeaient la côte de Gaspé avec leurs navires, ce qui raccourcissait de quelques

24. Forand, commandant LE HÉROS, *op. cit.*
25. Commentaires du commandant Forand (microfilm F1662).
26. Commentaires du commandant Forand (microfilm F1662).
27. Ces chenaux sont indiqués sur la carte en deux feuilles de Nicholas Bellin de 1761.

jours la traversée vers l'Europe. Les commentaires les plus intéressants sur la route à suivre et les conditions de navigation dans le Saint-Laurent sont ceux de Duquesnel et des Sieurs de la Galissonnière et DesHerbiers de l'Étanduère. Les deux premiers ont écrit leurs commentaires en marge d'un autre auteur ; quant au troisième, il a rédigé un mémoire où il cite, entre autres, les endroits essentiels à bien reconnaître en descendant le fleuve, de Québec à la mer[28].

Proulx a compilé des données statistiques sur la durée des traversées des navires français pendant la guerre de Sept Ans entre Québec, Louisbourg et les ports français de l'Atlantique. Au XVIIe siècle, cela prenait beaucoup de temps, parce qu'on naviguait sur des navires plus lents, avec des instruments de navigation moins perfectionnés et une connaissance plus rudimentaire des vents, des courants et des côtes. Les résultats de ses recherches, que nous avons regroupés, apparaissent dans le tableau qui suit (tableau 2-1). Les navires de guerre étaient plus lourds, plus gros, mieux équipés, avec des équipages plus nombreux que les navires de commerce ; ils se manœuvraient plus rapidement et portaient mieux la mer. Ils étaient plus rapides, surtout avec vents debout, quand ils se dirigeaient vers Québec et Louisbourg. En moyenne, une traversée durait entre huit et dix semaines pour se rendre à Québec et environ cinq semaines au retour vers la France. La durée d'une traversée entre les ports français et Louisbourg était plus courte encore d'une dizaine de jours à l'aller et d'environ une semaine au retour. Les navires marchands retournaient en France aussi rapidement que les navires de guerre, parce qu'avec les vents derrière, ils exécutaient moins de manœuvres, ce qui fatiguait moins les équipages réduits et, avec des bâtiments plus légers, ils faisaient du bon temps.

TABLEAU 2-1

Durée des traversées entre les ports français et ceux de Québec et Louisbourg, de 1608 à 1760. Moyenne du nombre de jours

Traversées d'Est en Ouest	De France à Québec		De France à Louisbourg	
Aller	Nombre de navires	Nombre de jours	Nombre de navires	Nombre de jours
Navires de guerre	57	58	64	49
Navires marchands	30	71	7	58
Total ou moyenne	87	61	71	50
Traversées d'Ouest en Est	**De Québec en France**		**De Louisbourg en France**	
Retour	Nombre de navires	Nombre de jours	Nombre de navires	Nombre de jours
Navires de guerre	32	37	47	31
Navires marchands	5	33	nil	nil
Total ou moyenne	37	36	47	31

Source : G. Proulx, *Entre France et Nouvelle-France*, tableau 9, p. 67.
La durée d'un voyage entre Louisbourg et Québec était d'environ 24 jours.
À l'heure actuelle, les navires à moteur traversent l'Atlantique dans un temps à peu près égal, à vitesse constante, variant entre 15 et 30 nœuds, soit 4 à 5 jours pour un navire de guerre, 6 jours pour un navire porte-conteneurs et 8 à 12 jours pour un minéralier.

28. Duquesnel, commandant le JASON, 1737, *Remarques sur la Navigation de France à Québec*.
La Galissonnière, commandant le RUBIS, 1739, *Remarques sur la Navigation de France à Québec*.
DesHerbiers de l'Étanduère, *Mémoire pour perfectionner les connaissances qu'il est nécessaire d'avoir du golfe et fleuve Saint-Laurent pour y naviguer sûrement*. Tous dans ANC, Div. des Manuscrits, microfilm F1662.

Dans son étude, Proulx mentionne la durée de certains voyages exceptionnels, regroupés ici avec les personnages importants à bord :

Saint-Sébastien,	de France à Québec en 1665 — 117 jours (Jean Talon)
Arc-en-Ciel,	de France à Québec en 1687 — 37 jours
Chariot Royal,	de France à Québec en 1751 — 113 jours
Licorne,	de France à Québec en 1756 — 37 jours (Montcalm)
Sauvage,	de France à Québec en 1756 — 56 jours (Lévis)[29]

Les navires parcouraient de vingt à trente lieues par jour en moyenne; par exception, ils couvraient une distance de cinquante lieues en se dirigeant vers l'ouest[30]. Ils accomplissaient tous ces voyages entre le début de mai et la fin d'octobre, c'est-à-dire un départ de France au début d'avril et un retour vers la fin de décembre. La saison de navigation ne varia pas pendant toute la durée du régime français au Canada. Jean Talon l'avait prévu avec justesse quand il recommandait, en 1665, de partir de France avant le 15 avril et de laisser Québec avant les froids[31].

Voici la description d'un lent voyage, d'après le livre de bord du CHAMEAU qui quitta La Rochelle le 2 juillet 1720 et arriva en rade de Québec le 24 septembre, soit 85 jours plus tard :

2 juillet au 27 août 1720	traversée de l'Atlantique, entrée du golfe
28 août	voit la pointe sud-est de l'île d'Anticosti
29 août	s'arrête à Gaspé
2 septembre	part vers Anticosti et longe la côte vers l'ouest et la côte nord
5 septembre	mouille près de Matane
8 septembre	veut gagner la côte ouest vers Hauterive
11 septembre	à couvert de l'île Verte qu'il longe
11 au 18 septembre	vents contraires, mouille à l'est de l'île aux Lièvres
19 septembre	passe devant le cap aux Oies, l'île aux Coudres et le Gouffre et se rend au cap Maillard à l'entrée de la nuit
20 septembre	gagne le cap Tourmente
21 septembre	passe La Traverse, s'arrête ensuite trois jours et trois nuits, vents contraires
24 septembre	arrive en rade de Québec

On entreprit tout de suite le déchargement qui prit dix jours. La cargaison comprenait, outre des effets de la Colonie, des marchandises pour les colons et la traite. On commença à charger le vaisseau le 7 octobre, opération qui se termina le 18 octobre. Aux 160 tonneaux de lest, on ajouta les vivres qu'on plaça entre deux ponts, 142 mâts de chêne, 392 planches de sapin, 1180 planches communes, 148 barils de goudron et onze tas d'ancres. À la veille de son départ le 27 octobre, le navire prit 38 passagers, puis 24 autres personnes avec vivres et effets personnels et deux juments. Le CHAMEAU effectua son voyage de retour en quarante et un jours, soit la moitié moins de temps qu'à l'aller :

28 octobre	lève l'ancre et passe La Traverse
29 octobre	mouille au cap Maillard
1er novembre	mouille près de Baie Saint-Paul
2 novembre	en rade de l'île aux Coudres

29. *Ibid.*, p. 67.

30. La notion de lieue marine a varié selon son origine. Champlain a utilisé la lieue espagnole qui mesurait 3,45 milles statutaires tandis que la lieue anglaise mesurait 2,84 milles statutaires. La lieue connue, utilisée après 1750, mesure 2,43 milles statutaires. Un navire qui couvre une distance de 30 lieues par jour a franchi environ 70 milles.

31. Rapporté par Proulx, *op. cit.* p. 68.

3 novembre	s'échoue aux Pèlerins, se libère et mouille sous l'île aux Lièvres
4 novembre	quitte le mouillage et se rend à la pointe de la Trinité, tempête de neige, mauvais vents
5-7 novembre	bonne route, marche bien, passe devant Mont-Louis
8 novembre	longe l'île d'Anticosti
9 novembre	passe près de l'île aux Oiseaux
12-13 novembre	franchit les Grands Bancs de Terre-Neuve et traverse l'Atlantique entre 44° et 45° de latitude
5 décembre	arrive en vue du cap d'Ortégal, au nord-ouest de l'Espagne
8 décembre	arrive en rade de La Rochelle[32]

Pour toutes ces raisons, ce ne fut pas une période facile que celle des traversées de l'Atlantique-Nord et de la remontée ou de la descente du golfe et du fleuve Saint-Laurent jusqu'à Québec. Bougainville déclarait en 1756 que «les écueils dont ce fleuve est rempli, sa navigation la plus dangereuse et la plus difficile qu'il y ait sont le meilleur rempart de Québec»[33]. La capitainerie du port avait déjà procédé dans les trente années précédentes à l'installation de phares et de bouées aux endroits stratégiques, là où il fallait changer de cap et aux environs de certaines battures et hauts-fonds. À Louisbourg qui était, avec Québec, le port le plus important de l'Amérique française, on construisit le premier phare en 1734, on l'appelait tour du fanal ou tour de la lanterne[34]. À Québec, les travaux entrepris par le capitaine du port, Louis Prat et son équipe, sont un exemple des soucis et de la préoccupation qu'ils avaient d'assurer les meilleures conditions de navigation. En 1724, il ordonna de faire sauter un rocher à l'entrée du Cul-de-Sac dans le port de Québec et de placer une bouée à l'endroit de la Traverse, juste en aval de l'île d'Orléans. Il fit construire une digue dans la rivière Saint-Charles, créant ainsi un abri contre les vents violents d'automne[35].

Il y eut de nombreux naufrages et échouements, des pertes de navires et des accidents majeurs. Les primes d'assurances coûtaient cher. Tous reconnaissaient que la navigation dans le golfe et l'estuaire du Saint-Laurent était dure, longue, sévère et dangereuse. Il n'était donc pas surprenant qu'on laissât la navigation commerciale à des pilotes et à des armateurs canadiens, aux navigateurs d'ici qui connaissaient bien le Saint-Laurent. Ces derniers assuraient le cabotage le long des côtes et les liaisons maritimes entre Québec et Louisbourg et, quelquefois, jusqu'aux Antilles.

On dispose de quelques données fragmentaires sur le nombre de collisions, d'échouages, de naufrages, de pertes complètes et de dommages subis par les navires qui utilisaient les eaux du Saint-Laurent. Les échouages ont été très nombreux. Heureusement, dans la majorité des cas, les capitaines réussissaient à se renflouer ou à se tirer de l'embarras passager. Nombre de récits et de livres de bord témoignent d'échouages qui durèrent d'une marée à l'autre, voire quelques jours. Dans ce dernier cas, le commandant attendait des vents favorables. On n'a pas de données sur les «navires perdus en mer». Plusieurs disparurent dans les eaux du golfe sans laisser la moindre trace. C'était plus difficile de disparaître «corps et biens» dans l'estuaire, et encore moins dans le fleuve; il y avait presque toujours des rescapés, des débris flottants qui atteignaient le rivage et attestaient la perte d'un bâtiment. Quant aux épaves, elles se comptent et confirment en même temps la localisation des obstacles majeurs à la navigation à voile. Il existe un travail sur les épaves du Saint-Laurent et leur localisation au temps du régime français. Chacune de ces épaves est racontée brièvement et son emplacement

32. Campagne du CHAMEAU, 1720, dans BRH, Vol. XLII, nº 11, novembre 1936, p. 690-704.
33. Rapporté par Proulx, *op. cit.*, p. 85.
34. Mathieu, J., *Le Commerce entre la Nouvelle-France et les Antilles au XVIIIe siècle*, p. 78.
35. *Ibid.*, p. 80.

est cartographié[36]. Dans cette étude, l'auteur a recensé 35 épaves, quelques-unes sont douteuses, les vestiges se résument à «des canons de bronze d'un brigantin» près de Champlain, en aval de Trois-Rivières, ou encore «flotte de canons au sault de la Chaudière», près de l'actuel pont de Québec. D'autres sont dues à des événements militaires, comme la perte à Anticosti du brigantin RAINSFORD qui faisait partie de la flotte de Phipps en 1690, la perte de nombreux navires de la flotte de l'amiral Walker à l'île aux Œufs en 1711, probablement le plus grand désastre naval dans les annales du Saint-Laurent, enfin, quelques épaves de navires dans les environs de Québec en 1759, au moment de l'attaque de la ville et du port par les Anglais.

LES VOIES NAVIGABLES ET LES ROUTES MARITIMES EN AMONT DE QUÉBEC

La route en amont de Québec et jusqu'à Montréal est fluviale, parsemée de hauts-fonds, utilisable six à sept mois par année. On connaissait les écueils et les hauts-fonds, les îles de Sorel et leurs chenaux, les courants et la marée qui remontait jusqu'au lac Saint-Pierre. Les principaux havres étaient ceux de Trois-Rivières et de Montréal. Les liaisons s'effectuaient par bateaux, chaloupes, barques et autres petites embarcations à peu près toutes munies de voiles auxiliaires, car le cours du fleuve était sinueux, pas assez large pour permettre aux voiliers de louvoyer à l'aise et peu profond en certains endroits, ce qui empêchait les navires océaniques de remonter jusqu'à Montréal. À cause de ces conditions différentes de navigation fluviale, le port de Québec fut le port de transbordement de tout ce qui entrait en Nouvelle-France et en repartait.

En amont du lac Saint-Pierre, les petites embarcations entraient dans la rivière Richelieu qui conduisait directement au lac Champlain et, après quelques portages, rejoignaient la rivière Champlain et les sources du fleuve Hudson. C'était la route vers New York et l'Atlantique, une route rapide et plus directe que le Saint-Laurent, une route d'invasions et de commerce à la fois. Elle a joué un rôle majeur dans l'histoire politique et économique de la Nouvelle-France et du Canada. Champlain remonta le Richelieu jusqu'aux rapides de Saint-Ours. Sous Talon, on commença à peupler et à coloniser les terres à partir de ses rives; la rivière ne fut pas canalisée, on contourna les rapides de Saint-Ours, de Chambly et de Sainte-Thérèse par des portages bien aménagés. Barques et chaloupes servaient aux transports entre les rapides. En 1742, «on avait construit une barque de 45 tonneaux qui faisait la navette entre Saint-Jean et Saint-Frédéric» [37]. Les seuls travaux furent de «brûler, miner ou dynamiter» les roches qui entravaient le chenal naturel[38].

Dollier de Casson, un sulpicien, proposa en 1680 de construire un canal entre Montréal et Lachine, le long de la rive gauche du fleuve, en contournant le Sault-Saint-Louis et les rapides de Lachine. Les dimensions étaient modestes : il avait une largeur de 3,7 mètres sur une longueur d'un peu plus de 1,6 km, sans écluses, du lac Saint-Louis au ruisseau Saint-Pierre aujourd'hui disparu; on se proposait de creuser cette rivière jusqu'à son embouchure dans le fleuve, à Montréal. Les travaux débutèrent en 1700, mais furent abandonnés l'année suivante. L'idée de canaliser le Saint-Laurent en amont de Montréal sera reprise à la fin du XVIIIe siècle, après la perte du Canada par la France.

Les ingénieurs militaires avaient pensé à l'époque à la création d'un raccourci par terre, directement entre Saint-Jean et Laprairie, qui aurait permis d'éviter les rapides de la rivière Richelieu et d'atteindre Montréal plus rapidement, et à une

36. Jean C. Lafrance, *Les épaves du Saint-Laurent (1650-1760)*, raconte l'histoire d'une trentaine d'épaves retrouvées ou identifiées, entre Montréal et l'entrée du golfe Saint-Laurent.
Lépine, André, *Le naufrage de la flotte de WALKER à l'isle aux Œufs en 1711*. Rapport de fouilles sous-marines. Bibliothèque nationale du Québec, Québec, 1977, 44 p.

37. Sévigny, P.A., *Commerce et navigation sur le canal Chambly : aperçu historique*, p. 14.

38. *Ibid.*, p. 15.

autre route terrestre entre Chambly et Longueuil. Comme en témoigne Montcalm lui-même : «Il faudra examiner à la paix si, en extirpant les roches, on ne pourrait pas y rendre la navigation aisée, s'il faudrait faire le chemin de la Prairie à Saint-Jean directement par les savanes ou de Longueuil à Chambly et, de ce fort, à Saint-Jean par terre ; ou s'il ne serait pas plus avantageux de faire un canal de la Prairie ou de Longueuil à Saint-Jean» [39]. Le raccordement des voies navigables du Richelieu et du Saint-Laurent viendra avec la paix, mais pas celle imaginée par Montcalm. Cela n'arrivera qu'au XIXe siècle, après la guerre de 1812[40].

Pour poursuivre sa route en amont de Montréal, il fallut adapter le canot de l'Indien, pour explorer d'abord et organiser ensuite les liaisons commerciales basées sur la traite des fourrures et le ravitaillement des postes de plus en plus éloignés dans cet immense bassin hydrographique. Il y avait deux voies navigables possibles : la première, celle du Saint-Laurent et des Grands Lacs, passait par Niagara, Détroit et remontait vers Sault-Sainte-Marie, c'était la route du sud ; la seconde, celle des rivières Outaouais et Mattawa, rejoignait la baie Georgienne et le lac Huron puis le lac Supérieur, c'était la route du nord. La seconde était plus courte que la première, elle était aussi plus éloignée des territoires contrôlés par les Iroquois, ennemis des Français, menace constante qu'on devait éviter. À partir de Lachine, on avait développé un système de transport nouveau, adapté à ces rivières et à ces lacs qui se suivent et s'enchaînent, permettant même de passer d'un bassin de drainage à un autre avec facilité. L'aménagement de portages permettait d'éviter rapides et chutes où les voyageurs, les coureurs des bois et les Indiens portaient canots, vivres et fourrures en amont ou en aval de l'obstacle, selon qu'ils montaient ou descendaient la rivière. Grâce à ce réseau hydrographique exceptionnel, situé juste au sud de l'immense bouclier canadien, les marchands et leurs hommes purent explorer, découvrir et voyager à travers une partie d'un continent, d'est en ouest, bâtir un empire des fourrures et annexer un immense territoire. Ce commentaire ne s'applique pas seulement au bassin hydrographique du Saint-Laurent et des Grands Lacs, mais aussi à celui du Mississippi que les explorateurs français avaient découvert et exploré à partir des rives du Saint-Laurent.

Eric W. Morse a bien souligné les aspects géographiques des routes de canots des voyageurs au temps de la traite des fourrures et la présence de réseaux hydrographiques assez rapprochés pour passer de l'un à l'autre, sans dénivellations prononcées, de sorte que toutes les rivières sont navigables par canot. Il y a beaucoup d'eau douce, elle est potable, elle coule dans des directions prédominantes, d'ouest en est, entre les Rocheuses et l'Atlantique. Il n'y a pas vraiment d'obstacles majeurs à se déplacer en canot avec un tirant d'eau qui se mesure en centimètres. Il n'y a en somme que quelques grands portages de plusieurs kilomètres, aucun d'entre eux n'est à une altitude de plus de 500 mètres[41].

Ces deux grandes routes qui se rejoignent au lac Huron pour ne faire qu'une jusqu'au fort Michillimakinac, entrepôt général de tous les postes du Nord, se sépareront à nouveau à l'ouest, après le lac Winnipeg, en atteignant le bassin hydrographique de la baie d'Hudson. C'est en bordure du bouclier canadien, dans un grand arc de cercle de 2 500 kilomètres, que se situent les grands lacs de l'Ouest canadien, en commençant par le lac des Bois, les lacs Winnipeg, Athabasca, le Grand lac des Esclaves et le Grand lac de l'Ours et, entre chacun d'eux, des rivières idéales pour le canotage. Sous le régime français, les voyageurs se rendaient par ces deux routes jusqu'au lac Supérieur et, au fur et à mesure qu'on découvrit les pays de l'Ouest, à la suite des grands voyages d'exploration du Sieur de La Vérendrye et de ses fils, dans la première moitié du XVIIIe siècle, ils atteignirent les lacs Winnipeg et Winnipegosis pour s'arrêter à

39. Cité directement par Sévigny dans son étude, *op. cit.*, p. 16. Voir la note 13 où il cite le *Journal du marquis de Montcalm durant ses campagnes en Canada de 1756 à 1759*. Publié chez H.R. Casgrain à Québec en 1895.

40. On ouvrira au public la première voie ferrée du Canada justement entre LaPrairie et Saint-Jean en 1836.

41. Morse, E. W., *Fur Trade Canoe Routes of Canada/Then and Now*, p. 27.

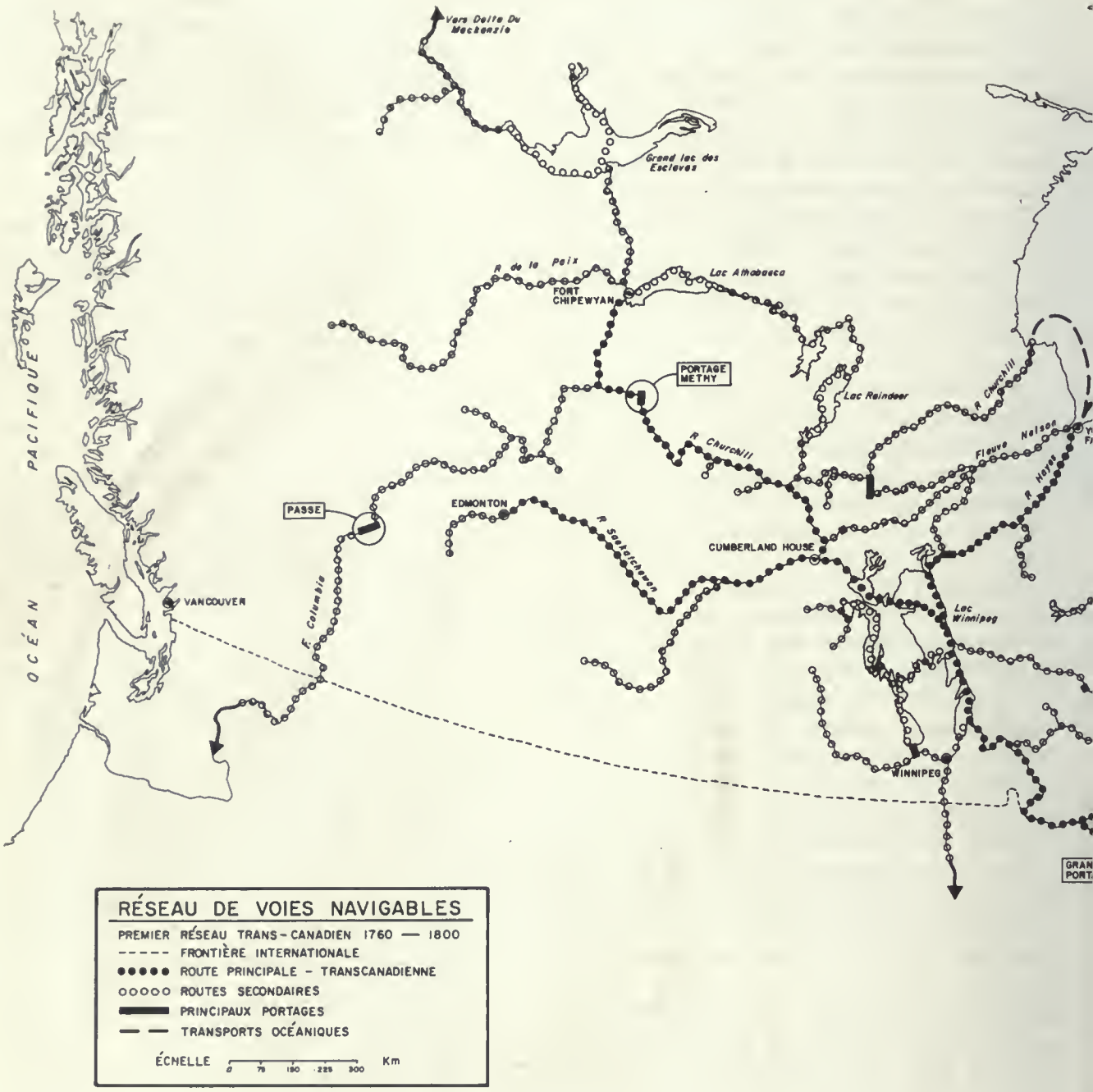


FIGURE 13. La première voie transcanadienne, routes des voyageurs au temps de la traite des fourrures vers les régions de l'Ouest et du Nord-Ouest, au départ de Montréal et Québec. Période 1760-1800.

Basé et modifié d'après une idée de Eric Morse dans sa petite étude remarquable : *Fur Trade Canoe Routes of Canada. Then and now*, 1969.

Mer du Lobrador
Baie d'Ungava
udson
Baie James
FORT-RUPERT
TADOUSSAC
LAC SAINT-JEAN
QUÉBEC
TROIS-RIVIÈRES
MONTRÉAL
R. Des Outaouais
Baie Georgienne
Lac Huron
Lac Ontario
Lac Michigan
Lac Érié
R. Allegheny
NEW YORK
VERS R. Ohio
ATLANTIQUE
OCÉAN

la fourche des rivières Saskatchewan-Nord et Saskatchewan-Sud. Le mérite revient à La Vérendrye d'avoir exploré et consolidé l'emprise des Français dans cette région de passage, entre le lac Supérieur et le lac Winnipeg, et d'avoir relié par un réseau de postes et de forts les deux grands bassins de drainage, celui du Saint-Laurent/Grands Lacs à celui de la baie d'Hudson. Les Français s'étaient faufilés entre deux zones d'influences, deux autres arrière-pays, deux grands territoires de chasse contrôlés par les Anglais. Au nord, il y avait celui de la Compagnie de la Baie d'Hudson qui, après le traité d'Utrecht de 1713, avait repris pied sur le pourtour de la Baie et, par de nombreuses rivières qui s'y déversent, avait agrandi son territoire. Au sud, le territoire était contrôlé et dominé par la tribu iroquoise, alliée aux Anglais de la Nouvelle-Angleterre, de New York et des colonies américaines[42]. C'était déjà un réseau remarquable de transport par eau exploité six mois par année, extrêmement étendu et contrôlé par une poignée d'hommes, mais fréquenté annuellement par des milliers d'individus (figure 13).

Les lacs Supérieur, Winnipeg et Athabasca ont joué un rôle majeur dans cette organisation des transports par eau au XVIIIe siècle et au début du XIXe siècle; ce sont des lacs-carrefours, des centres de redistribution et de collecte d'où l'on rayonne vers plusieurs régions. Parmi les milliers de portages utilisés, il y en avait deux grands : le Grand Portage, piste indienne qui s'étendait sur une distance de quatorze kilomètres vers l'ouest, entre la rive du lac Supérieur et un point navigable de la rivière aux Pigeons, et le portage Methye, d'une longueur de dix-neuf kilomètres, qui permettait de passer du bassin hydrographique du Mackenzie à celui de la baie d'Hudson, entre la rivière Clearwater et le lac La Loche[43]. Le Grand Portage a été, jusqu'en 1880 et l'arrivée du rail, le maillon le plus difficile de la route transcanadienne par eau, ainsi que la définit Morse avec justesse. Il recommande au voyageur d'aujourd'hui qui fréquente le parc national Quetico, situé juste à l'ouest du lac Supérieur, d'observer les pistes et les portages qui existent encore.

Les Français ne connaissaient que les deux premiers lacs et le Grand Portage; leurs successeurs, ceux de la Compagnie du Nord-Ouest de Montréal, étendront le réseau et l'arrière-pays pour inclure le lac Athabasca et le portage Methye[44]. Chacun de ces lacs se situe à une altitude d'environ 200 mètres au-dessus du niveau de la mer, ils ont tous un accès direct à l'océan, que ce soit par le Saint-Laurent (dans le cas du lac Supérieur), par le fleuve Nelson (dans le cas du lac Winnipeg) ou par la rivière des Esclaves et le fleuve Mackenzie (dans le cas du lac Athabasca). Chacun de ces accès à la mer se fait à l'intérieur de son bassin hydrographique, seuls les deux premiers, cependant, comptent au point de vue commercial à cette époque-là. Autre caractéristique, il y a six à huit routes de canotage qui rayonnent de chacun de ces lacs dans toutes les directions[45]. Il n'y a donc pas de dénivellations insurmontables, à part les deux grands portages. En arrivant au lac Winnipeg, la poursuite et la recherche constante des fourrures attira les explorateurs, les coureurs de bois et les voyageurs vers le Nord-Ouest, dans la zone des forêts et des lacs en bordure du bouclier canadien, et les fit reporter à plus tard la conquête du vaste territoire des Prairies. Ces grandes routes transversales, d'est en ouest, devinrent les voies de communication sur lesquelles, sans s'en rendre compte alors, on bâtissait les assises du Canada moderne. La route des fourrures avait remplacé la route de l'Orient.

La route de canotage secondaire la plus fréquentée était la route du Saguenay, depuis Tadoussac, à

42. Innis, *The Fur Trade*, p. 45.

43. Ces portages et ces routes sont décrits et illustrés en détail dans l'étude d'Eric Morse, *op. cit.* On a beaucoup écrit sur le commerce des fourrures, son histoire et son développement; peu se sont attardés à la géographie du commerce des fourrures; Morse est l'un d'eux. L'autre fut Benoît Brouillette, l'un des premiers géographes canadiens, *La chasse des animaux à fourrures au Canada*, Gallimard, Paris, 1935.

44. Morse, E., *op. cit.*, p. 29.

45. *Ibid.*, p. 29 et 30.

son embouchure, jusqu'à la baie d'Hudson, en passant par le lac Saint-Jean, le lac Mistassini et la rivière Rupert. Cette dernière était le moyen de communication entre les deux systèmes de navigation de l'Hudson et du Saint-Laurent, route découverte par le Père Albanel, jésuite, en 1672. Il y avait une route par l'Outaouais, le lac Témiscamingue, le lac et la rivière Abitibi jusqu'à la baie de James. Ces routes secondaires étaient moins fréquentées que les routes vers l'Ouest, qui conduisaient aux «pays d'en bas»[46]. La route vers le sud, vers l'Ohio et le Mississippi, suivait le Saint-Laurent et la rivière Niagara jusqu'au lac Érié. À partir du «fort de la Presqu'île, sur la rive sud du lac Érié, un portage conduisait à la Rivière-au-Bœuf (maintenant French Creek) qu'on descendait jusqu'à l'Allegheny et le fort Duquesne»[47]. A. Lunn mentionne un autre itinéraire qui, à partir du lac Érié, empruntait le parcours des rivières Maumee et Ouabache[48]. On entrait alors dans l'arrière-pays du Mississippi.

LA ROUTE DES ANTILLES

Les marchands-armateurs armaient et affrétaient des navires de commerce pour le Canada, mais aussi pour les Antilles et Louisbourg. Leurs navires suivaient le trajet triangulaire classique qui s'avérait le plus économique et le plus rentable. Ils partaient de France et se rendaient à Québec; au retour, ils s'arrêtaient ou pas à Louisbourg, escale facultative; ils se dirigeaient ensuite vers la Martinique et la Guadeloupe et revenaient en France. Le voyage en sens inverse était aussi pratiqué, mais plus rarement. En plus de ce grand trafic triangulaire, les marchands-armateurs canadiens et antillais expédiaient des navires directement entre Québec, Louisbourg et les ports français des Antilles. Souvent les navires de ces marchands-armateurs se rencontraient à Louisbourg où l'on transbordait des cargaisons d'un navire à l'autre avant d'entreprendre le voyage de retour; en d'autres occasions, on reliait directement Québec à Saint-Pierre (Martinique).

Dès qu'ils pénétraient dans l'Atlantique, les navires se dirigeaient en ligne droite vers les îles, traversant le courant du Labrador, le Gulf Stream, la mer des Sargasses, évitant les zones de calmes subtropicaux, et franchissaient le courant nord-équatorial pour arriver aux îles. Au retour, ils n'avaient qu'à suivre les courants et profiter des vents favorables. Ils devaient éviter autant que possible les ouragans, les cyclones et les tempêtes qui naissent dans les Caraïbes à la fin de l'été et au début de l'automne et qui entraînent de longs retards, voire la perte complète des bâtiments. On devait aussi, à cause de l'humidité, protéger les cargaisons. À cette fin, les navires avaient des cales à double fond. Quelques armateurs canadiens avaient déjà trouvé une solution au problème du gel sur le Saint-Laurent : ils exploitaient leurs navires en fonction du climat, c'est-à-dire qu'ils les sortaient du Saint-Laurent à l'automne, s'arrêtaient à Louisbourg, se rendaient aux îles et remontaient vers Québec pour le début de mai, ou même allaient en France et en revenaient. La durée moyenne d'un voyage sur la route des Antilles a été compilée à partir de quelques données recueillies dans l'étude de Jacques Mathieu. Voici, en résumé, la durée moyenne :

de Louisbourg à Québec	24,3 jours
de Québec à Louisbourg	25 jours
de la Martinique à Louisbourg	40 jours
de Louisbourg à la Martinique	40 jours
de la Martinique à Québec	65 jours
de Québec à la Martinique	63 jours[49]

Dans cette même étude, l'auteur analyse les dates de départ et d'arrivée des navires et en conclut que l'on organisait la vie maritime sur cette

46. En bas de Québec par comparaison aux « pays d'en haut », en amont de Montréal, vers l'ouest.

47. A.J.E. Lunn, *Développement économique de la Nouvelle-France 1713-1760*, p. 77.

48. *Ibid.*, p. 78.

49. J. Mathieu, *Le Commerce entre la Nouvelle-France et les Antilles au XVIIIe siècle*, p. 116-118.

route afin d'éviter le gel dans le Saint-Laurent et les ouragans de la mer des Antilles entre le 15 juillet et le 15 octobre. La grande majorité des navires jetaient l'ancre en face de Québec en juin, juillet et août, pour la lever en août, septembre et octobre, et arrivaient à la Martinique en décembre ou janvier, après l'avoir quittée en mars et avril[50].

L'ADMINISTRATION MARITIME

LOIS, RÈGLEMENTS, ORDONNANCES ET ÉDITS

Pendant les quatre-vingts dernières années du régime français, toutes les questions de navigation étaient assujetties à la fameuse Ordonnance de la Marine compilée au temps de Colbert et où l'on trouve plusieurs articles spécifiques aux colonies. À l'occasion du troisième centenaire de cette Ordonnance publiée en août 1681, elle fut rééditée à Paris avec le commentaire de Valin, tel que paru dans l'édition de 1760[51]. Ce qu'il y a de remarquable dans cette Ordonnance, c'est la codification des us et coutumes de la mer et des nouveaux règlements concernant la navigation et le commerce maritime dans un ordre logique qui a défié le temps. Voici les titres des cinq livres de base qui sont plus que révélateurs du contenu : livre premier, *Des Officiers de l'Amirauté et de leur juridiction*, où l'on traite surtout de la Cour de l'Amirauté, des disputes, des procédures, de la saisie et de la vente des vaisseaux; c'est le livre consacré à l'administration officielle; livre second, *Des gens et des bâtiments de mer*; livre troisième, *Des contrats maritimes*, où l'on examine les chartes-parties, les affrètements, les nolisements, le fret et les colis, les assurances, les avaries, les prises, les testaments et les successions de ceux qui meurent en mer; livre quatrième, *De la police des ports, côtes, rades et rivages de la mer*; livre cinquième, *De la pêche qui se fait en mer*.

Dans le Commentaire en préface au livre premier, Valin commente chacun des articles des Lettres patentes d'avril 1717 sur le commerce avec les colonies, dont le Canada et l'Acadie. À l'article premier, on nomme les ports de commerce dans lesquels on pourra armer un navire à destination des colonies et les conditions à remplir pour y commercer. Voici les ports qui avaient des liaisons maritimes directes avec ceux du Saint-Laurent : Calais, Dieppe, Le Havre, Rouen, Honfleur, Saint-Malo, Morlaix, Brest, Nantes, La Rochelle, Bordeaux, Bayonne et Sète. On y ajouta Marseille en 1719, Dunkerque en 1721, Varnes en 1728, Libourne et Cherbourg en 1756. L'article 2 stipule que ce doit être un voyage direct entre la colonie et la métropole, sans arrêt en cours de route dans un port étranger, à moins d'avaries ou d'accident, sous peine d'une amende de dix mille livres. L'article 3 exempte de tous droits d'entrée et de sortie toutes les marchandises fabriquées dans le royaume. Les articles 4 à 11 portent sur l'inspection des marchandises, l'entrepôt et la redistribution, et la mécanique commerciale de l'époque. L'article 12 défend aux négociants de charger pour les îles et les colonies françaises des marchandises étrangères dont l'entrée et la consommation sont défendues dans le royaume, sous peine de confiscation et d'amende. À partir de l'article 13 et jusqu'à l'article 31, on énumère les droits à payer sur les différentes marchandises, à l'entrée en France ou à leur sortie pour les pays étrangers voisins. On prévoit aussi la procédure et les conditions nécessaires à l'entreposage des marchandises et denrées de toutes sortes venant des colonies, à leur arrivée dans des ports privilégiés. Toutes les conditions de base du commerce entre le royaume et les colonies y sont prévues.

Il y avait donc un commerce maritime exclusif entre la France et ses colonies; les marchands pouvaient commercer avec les Indes occidentales, entre colonies françaises comme Louisbourg et l'Acadie, mais ils ne pouvaient pas faire de commerce triangulaire avec un pays étranger, dans ce cas-ci les colonies anglaises d'Amérique. On va plus loin en défendant aux étrangers d'aborder dans les ports et les rades des colonies et en décrétant que tout sujet français qui commercerait avec eux serait passible d'amende. Les textes originaux

50. *Ibid.*, p. 118.

51. VALIN, R.J., *Nouveau Commentaire sur l'Ordonnance de la Marine du mois d'août 1681.*

se trouvent dans le Règlement du Roy pour le commerce et la navigation des îles françaises d'Amérique du 20 août 1698 et dans les lettres patentes du Roi, portant règlement pour le commerce des colonies françaises du mois d'avril 1717[52]. Ce dernier document, le plus complet, régit tous les aspects des transports par eau et du commerce maritime entre le Canada et la France jusqu'en 1760-1763.

Il y a, dans cet admirable commentaire, bien d'autres édits, lettres, ordonnances ou règlements qui affectent directement le commerce maritime en Nouvelle-France; en voici quelques-uns identifiés par leur titre :

1698, 20 août	Règlement pour le commerce et la navigation des îles de l'Amérique, Tome 1, p. 393 et suivantes.
1717, 12 janvier	Règlement portant établissement des Sièges d'Amirauté aux îles et Colonies, Tome 1, p. 109.
1717, avril	Lettres patentes portant Règlement pour le commerce des colonies françaises, Tome 1, p. 395 et suivantes, déjà cité.
1742, 19 juillet	Ordonnance qui défend aux capitaines des navires désarmés aux îles de payer leurs équipages dans lesdites îles, etc., Tome 1, p. 682.
1745, 14 mai	Ordonnance concernant les convois pour les îles de l'Amérique, Tome 1, p. 661.
1745, 19 mai	Règlement sur la police à observer à l'égard des matelots qui désertent aux îles de l'Amérique, des navires armés dans le Royaume, Tome 1, p. 509-510.
1745, 12 juin	Déclaration pour les Jugements concernant les dettes de cargaisons aux îles de l'Amérique, Tome 1, p. 313.
1759, 11 juillet	Règlement pour la police et discipline des équipages des navires expédiés pour les colonies de l'Amérique, Tome 1, p. 511 et suivantes.

Les gouverneurs et les intendants émirent plusieurs règlements de nature et d'intérêt locaux concernant le Saint-Laurent et le port de Québec[53].

On ne se préoccupait pas beaucoup d'environnement et de pollution. Toutefois, on trouve quelques articles qui réglementaient les responsabilités en cas de naufrage, d'échouage, de perte d'ancre ou d'autres objets flottants. Dans tous ces cas, on devait nettoyer, rapporter, aider et rendre les lieux propres. Dans les cas d'ancres et cables, on devait indiquer leur emplacement par une bouée et revenir les chercher ou payer quelqu'un pour le faire. Dans les ports et les rades, on défendait à quiconque de jeter des immondices, sous peine d'amende de dix livres. On désignait une section du port pour y travailler au radoub et au carénage des navires sous certaines conditions de sécurité et de nettoyage. Quand il s'agissait de réparations à faire aux murailles, aux digues, aux quais et aux jetées des havres, des bassins et des ports, les ouvriers devaient «enlever les décombres et faire place nette après la finition des ouvrages sous peine d'amende». On défendait à toute personne «de bâtir sur les rivages de la mer, d'y planter aucun pieu, ni faire aucun ouvrage qui puisse porter préjudice à la navigation, sous peine de démolition d'ouvrages, de confiscation des matériaux et d'amende arbitraire ». C'était un commencement.

HYDROGRAPHIE, CAPITAINERIE ET PILOTAGE

Dans l'Ordonnance de la Marine, au livre premier, on traite au titre huitième du professeur d'hydrographie, celui qui enseigne «l'art de naviguer par règles et par principes»[54]. Ce titre prévoyait la création d'un enseignement de la

52. *Ibid.*, Vol. I, p. 393-399.

53. Voir la citation attribuée à Frontenac dans les pages traitant de la capitainerie du port de Québec, un peu plus loin.

54. *Ibid.*, p. 205-216.

navigation en France qui sera confié aux Jésuites, afin de former des officiers de navigation au courant des dernières innovations de cette science qui, à la fin du XVIIe siècle, progressait rapidement grâce à la publication de cartes marines raffinées et à l'utilisation d'instruments de navigation de plus en plus sophistiqués. On demandait à ces centres de formation d'enseigner la cartographie aussi. Le premier professeur d'hydrographie et d'arpentage fut Jean Bourdon (1601-1668), son successeur fut M. Boutet de Saint-Martin (1616-1683). Le troisième, plus connu, fut Jean-Baptiste Louis Franquelin (1652-1718), qui vint deux fois au Canada et fit plus de cartographie que d'enseignement. Louis Joliet lui succéda mais n'eut pas vraiment le temps de faire école, car il mourut en 1700[55]. Louis Joliet et J.B.L. Franquelin avaient été envoyés au Canada pour cartographier les voies navigables, les ports et les havres du Saint-Laurent; l'enseignement de l'hydrographie venait en second lieu; dans le cas de Louis Joliet, cette fonction venait après ses intérêts pour l'exploration. Il n'y aura pas d'école de cartographie fondée ici sous le régime français. Cependant, on donnait des cours d'hydrographie dès la fondation du Collège des Jésuites à Québec en 1635. En 1685, à cause du décès de cinq pilotes locaux, l'enseignement de cette science devenait plus nécessaire que jamais. Tout d'abord l'enseignement fut dispensé par les laïcs. Ainsi, après Louis Joliet, on nomma Jean Deshayes, un grand cartographe; après son décès en 1707, cet enseignement fut confié aux Jésuites du Canada tout comme on l'avait fait en France. Ils assumeront cet enseignement jusqu'en 1759; en 1717, ils auront la responsabilité de délivrer des brevets de pilote[56].

Après 1681, les capitaines et les officiers de pont devaient noter et rapporter les incidents et les observations faites le long des rives et des côtes. Les renseignements s'accumulèrent et les cartes contenaient de plus en plus de faits géographiques précis; l'enseignement local de l'hydrographie s'améliora. On enseigna aux futurs pilotes et aux apprentis-officiers de navire les rudiments de la navigation et de la cartographie. Il n'y eut qu'un seul centre, celui de Québec, fréquenté par tous ceux que cela intéressait.

La navigation et le commerce maritime étaient régis d'abord par la Compagnie des Indes occidentales, puis, après 1674, par le gouverneur en conseil qui confiait les tâches quotidiennes à la capitainerie du port de Québec. En pratique, celle-ci exerçait la juridiction administrative dans les eaux du golfe, de l'estuaire et du fleuve Saint-Laurent et dans celles des Grands Lacs. En créant un siège de l'Amirauté à Québec en 1717, la capitainerie du port devenait officiellement responsable dans son territoire de l'administration maritime dont l'une des principales fonctions était de donner les «congés» aux navires en partance.

Avant cette année-là, Frontenac lui-même avait publié pour la ville de Québec un article (article 27) qui créait une capitainerie du port. Voici comment cet article du règlement de police était rédigé : «Vingt-septième, sera fait défense à toutes personnes d'enlever, détourner ni de se servir sous quelque prétexte que ce soit des chaloupes, canots de bois ou d'écorce, ni de leurs agrès qui seront dans le havre et dans la rade sans la participation du propriétaire à peine de tous despens, dommages et intérêts et de punition corporelle : pour cet effet il sera par nous ou nos successeurs établi et créé un capitaine de port, et il sera avisé aux moyens de lui pouvoir donner quelques gages afin de l'obliger à y veiller avec plus de soin, et lorsqu'il y aura des navires dans la rade ou dans le port d'y faire la visite pour y faire observer les règlements qui se pratiquent dans tous les ports et havres du Royaume de France»[57].

Le premier capitaine du port de Québec fut Louis Maheu, nommé en 1680, qui mourut en 1683. Son successeur en 1691 fut Jean-Baptiste

55. Louis-Philippe Audet, Hydrographe du Roi et cours d'hydrographie au Collège de Québec, 1671-1759, p. 36.

56. Burke-Gaffney, M.W., *Hydrography at Québec, 1651-1759* (pièce 1456 C).

57. P.-G. Roy, «Les Capitaines de Port à Québec», *BRH*, vol. XXXII, nº 1, p. 3.

Couillard de Lespinay, à qui succéda Louis Prat en 1711[58]. Celui-ci était marchand et armateur à Québec et agissait aussi comme capitaine du port depuis 1704 à cause de querelles sur le renouvellement du poste de son prédécesseur. Il fut le premier capitaine du port à recevoir sa commission du roi et il s'assura aussi de nettoyer le Cul-de-sac de pierres encombrantes afin de permettre à des navires de cent tonneaux et plus d'y être radoubés. Il mourut en 1726 et fut remplacé par un marin, Testu de la Richardière, «un des rares Canadiens qui, sous le régime français, parvinrent à une position un peu importante dans le service de la colonie», et dont on a résumé les relevés qu'il fit du Saint-Laurent. Les trois autres personnes qui se succédèrent à ce poste n'y ont pas exercé la charge; celui qui exerça cette fonction fut en fait Gabriel Pellerin, l'un des plus efficaces marins et pilotes du Saint-Laurent de 1751 à 1759. Les autres furent René Le Gardeur de Beauvais (1743-1744), le capitaine Macarty (1745-1748) et Philippe d'Ailleboust de Cerry (1748-1759).

Au temps du régime français, les pilotes étaient français d'abord et apprirent à connaître le Saint-Laurent en l'utilisant et en transmettant à d'autres le fruit de leurs expériences et de leurs observations. Il y avait aussi plusieurs pilotes locaux. L'un des premiers pilotes canadiens fut, semble-t-il, Abraham Martin de Québec, dont la nomination comme pilote du roi remonterait au 28 décembre 1647, «soit deux années après qu'il eût reçu concession d'une terre à l'extérieur de Québec, connue maintenant sous le nom de Plaines d'Abraham»[59].

Il y avait deux types de pilotes : le pilote hauturier ou second à bord du navire, officier de la marine marchande, qui connaissait la navigation et ses instruments, et le pilote côtier qui ne faisait pas partie de l'équipage, mais connaissait bien la côte, les rivières, les ports et les mouillages[60]. Le pilote lamaneur est essentiellement un pilote de port; il n'y en avait pas à l'époque; c'était le pilote côtier, le «Canadien», qui remplissait ce dernier rôle. «Dès les débuts du XVIIIe siècle, un fonctionnaire connaissant la navigation sur le Saint-Laurent montait à bord des navires du roi et les conduisait à Québec; en 1731, le gouverneur nomma le premier pilote officiel qui, chaque saison, se rendait à une station d'embarquement établie du côté du large, à l'île Verte, pour y attendre l'arrivée des navires»[61]. Ceux qui relevèrent les côtes, les îles, les écueils et les autres accidents physiques de l'estuaire et du golfe Saint-Laurent et qui accompagnèrent de la Richardière dans ses voyages d'observation et de reconnaissance étaient tous des pilotes côtiers.

LE DOSSIER SAINT-LAURENT/GRANDS LACS

Après les premiers étonnements sur la grandeur des paysages, la largeur du fleuve, les distances à parcourir, les rapides, les chutes, les marées et les courants, les géographes et les cartographes commencèrent à compiler, à observer et à cartographier ce qu'ils avaient découvert et inventorié. Le mérite des Français et des Canadiens fut leur contribution à une connaissance générale et détaillée des lieux, des configurations et des problèmes de navigation de cette grande voie navigable. Ils firent peu pour la corriger, la modifier et l'améliorer, à part des améliorations de détail ici et là et le développement du port de Québec. Ils avaient le temps de le faire, car on connaissait bien les obstacles majeurs dès la fin du XVIIe siècle; il leur resta un peu plus de la moitié du XVIIIe siècle pour exécuter des travaux de canalisation et d'aménagement progressifs de ports, de havres et de navigation. Cependant, il faut aussi comprendre que la guerre pour la succession d'Espagne ne s'arrêta qu'avec le traité d'Utrecht en 1713 et que les préliminaires de la guerre de Sept Ans commencèrent avant 1750. Il n'y eut donc véritablement

58. *Ibid.*, p. 6-7.

59. Bernier, Y., *Rapport de la Commission Royale d'enquête sur le pilotage*, Titre IV, 1970, p. 24.

60. *Ibid.*, p. 25.

61. *Ibid.*, p. 26.

que trois décennies, de 1720 à 1750, pour commencer à domestiquer le Saint-Laurent, et qu'à cette période même, on décida de concentrer tous les efforts à Louisbourg, clé de la défense de l'empire français d'Amérique. Si la France n'avait pas perdu le Canada en 1760, les premiers grands travaux de canalisation auraient probablement débuté après cette date, ayant comme objectif principal de joindre les systèmes du Saint-Laurent et du Mississippi vers 1775.

L'accumulation des renseignements obtenus par les géographes, les cartographes et les hydrographes royaux de ces deux grands bassins en 1750 permet de conclure qu'il existait alors un excellent dossier. D'autres préoccupations politiques et économiques ont empêché de procéder à l'étape suivante. Ceux qui vinrent d'Angleterre après 1760 furent surpris de découvrir un dossier «Saint-Laurent/Grands Lacs» déjà fort bien étoffé et garni. Les plus grands d'entre eux en reconnurent les mérites; les autres, qui affirmaient qu'on commença à développer le Saint-Laurent après 1760, ne l'avaient, en réalité, pas compris.

CHAPITRE 3

Quand le Saint-Laurent était britannique de 1760 à 1825. Construction des premiers canaux et administration maritime

UNE NOUVELLE GÉOGRAPHIE POLITIQUE

Durant cette période de soixante-cinq ans, des événements politiques affectèrent le développement des transports par eau dans le réseau Saint-Laurent/Grands Lacs. Il suffit de mentionner la cession du Canada à l'Angleterre en 1763, l'Acte de Québec de 1774, la révolution américaine de 1783, l'arrivée des Loyalistes, l'Acte constitutionnel de 1791, le traité de Jay de 1794[1] et les deux invasions américaines du Canada en 1775 et en 1812. Ces événements provoquèrent des changements de territoires, des modifications aux arrière-pays, l'introduction de lois et de règlements maritimes britanniques, de nouvelles liaisons maritimes, des pratiques commerciales différentes et la construction des premiers canaux du Saint-Laurent, en amont de Montréal et dans l'État de New York. Débuts modestes et prometteurs à la fois de l'aménagement de cette grande voie d'eau.

CONNAISSANCE DES EAUX DU SAINT-LAURENT ET DES GRANDS LACS

Aux instruments connus et utilisés par les Français et que possédaient d'ailleurs les navigateurs des autres pays européens, on ajouta, en 1731, l'octant inventé par John Hadley, qui précéda le sextant découvert et inventé par Campbell en 1757. John Harrison inventa le chronomètre en 1773 afin de calculer les distances. On pouvait donc enfin calculer aussi la longitude et faire le point avec précision. L'Allemand Thomas Mayer édita les tables nécessaires pour trouver le temps moyen de Greenwich en navigation céleste en 1755. Le British Nautical Almanac fut publié pour

1. Le but de ce traité était d'en arriver à une entente qui améliorerait les relations pacifiques entre l'Angleterre et les États-Unis. L'une des clauses les plus significatives était celle où les Anglais acceptaient d'évacuer les postes et les garnisons des Grands Lacs situés en territoire américain.

la première fois en 1767[2]. En 1759, on inaugura le phare d'Eddystone au large de Plymouth, de conception très moderne à l'époque, l'ancêtre des phares actuels et, l'année suivante, on fondait une institution célèbre dans les milieux maritimes d'aujourd'hui, la grande société Lloyd's de Londres[3]. Toutes ces dates soulignent l'importance de ces quarante années (1730-1770) qui donnèrent aux milieux maritimes britanniques les instruments de navigation, les tables de distance, les cartes hydrographiques et maritimes, les listes de navires et les renseignements commerciaux nécessaires à une administration et à une organisation maritime bien structurées.

La route maritime du Saint-Laurent n'était pas tout à fait inconnue des navigateurs britanniques. En effet, les navires anglais remontèrent le Saint-Laurent à trois reprises avant 1759 et l'on soupçonne qu'ils accumulèrent certains renseignements hydrographiques de base. La première fois, ce fut vingt ans après la fondation de Québec; ils y demeurèrent pendant trois ans, de 1629 à 1632, après que David Kirke, avec une petite escadre de six navires, réussit à s'emparer de Québec. On confia l'administration de la colonie à la Scottish English Company qui se consacra à peu près uniquement à l'exploitation des fourrures. La France regagna sa colonie par le traité de Saint-Germain-en-Laye de 1632. En 1690, l'amiral Sir William Phipps, à la tête d'une escadre de trente-quatre navires et des équipages de 2 300 hommes, se rendit à Québec et ancra devant la ville. Il ne réussit pas à débarquer ses troupes sur la grève de Beauport, ses attaques furent toutes repoussées. Il retourna à Boston d'où il était venu, ayant perdu plusieurs navires. Enfin, l'amiral Sir Havendon Walker, nommé commandant d'une escadre de quinze navires de guerre, accompagnée d'une flotte de quarante-cinq navires transporteurs de troupes, remonta le Saint-Laurent en 1711 pendant la guerre de la succession d'Espagne afin de prendre Québec. En même temps que cette escadre remontait le fleuve, une colonne armée s'acheminait par la voie de l'Hudson, du lac Champlain et du Richelieu vers la vallée du Saint-Laurent. L'escadre s'échoua à l'île aux Œufs, sur la rive nord de l'estuaire, le 2 août 1711, avec des pertes énormes[4]. Walker rebroussa chemin, l'attaque concertée sur Québec n'eut pas lieu.

Il y eut aussi des transferts ou des emprunts directs entre cartographes, hydrographes et géographes français et anglais. Les cartes françaises étaient connues, on les réimprima avec nomenclature anglaise en les adaptant selon les besoins, comme en témoigne la légende d'une carte publiée en 1758 à l'usage des marchands-armateurs britanniques et copiée d'après une carte de Nicholas Bellin de 1744 :

> *A new chart of the Coast of New England, Nova Scotia, New France or Canada, with the islands of Newfoundland, Cape Breton and Saint John's. Done from original published in 1744 at Paris by Mons. N. Bellin, engineer to the Marine office. This chart is most humbly dedicated to the British shipping merchants trading to North America.*[5]

Un deuxième exemple, plus probant encore, est cette carte du fleuve Saint-Laurent, publiée à Londres en 1757 par Thomas Jeffreys, depuis le fort Frontenac à Kingston jusqu'à l'île d'Anticosti, qui fut copiée de la carte classique de D'Anville, publiée à Paris en 1755 pour la partie du fleuve qui va de Kingston à l'île d'Orléans, et de la carte de

2. H. Duncan, *Ships and the Sea — A chronological review*, p. 99-103.
3. Edward Lloyd avait commencé à assurer les risques de transport par bateau dès 1688 de son *coffee house* avec d'autres intéressés; en 1696, il publiait les Lloyd's News qui donnaient beaucoup de détails sur les mouvements des navires de commerce et qui devint la Lloyd's List en 1734. Enfin les Lloyd's Registers furent publiés vers 1764-1766.
4. F.X. Garneau écrit «qu'une bourrasque et des brumes épaisses avaient enveloppé les navires. On n'avait pas écouté les conseils d'un vieux navigateur-pilote nommé Paradis, retenu à bord du navire-amiral, qui les avait avertis de ne pas courir trop vers la côte nord». Histoire du Canada, 8e édition, vol. IV, p. 89. Walker a écrit un rapport de sa malheureuse expédition. *A journal or full account of the late expedition to Canada*, Londres, 1720.
5. ANC. Collection de cartes anciennes, série 1100, Fiche 7350 (microfilm).

FIGURE 14. Carte du fleuve Saint-Laurent entre Québec et Montréal, extraite de Carte du Saint-Laurent, de Kingston à Anticosti, dressée vers 1757 par T. Jeffreys et publiée vers 1775. Il a emprunté et copié les renseignements nautiques et hydrographiques des cartes françaises de D'Anville (1755) et de Deshayes (1686).
Collection de cartes et plans des Archives nationales du Canada. (*NMC* 21060).

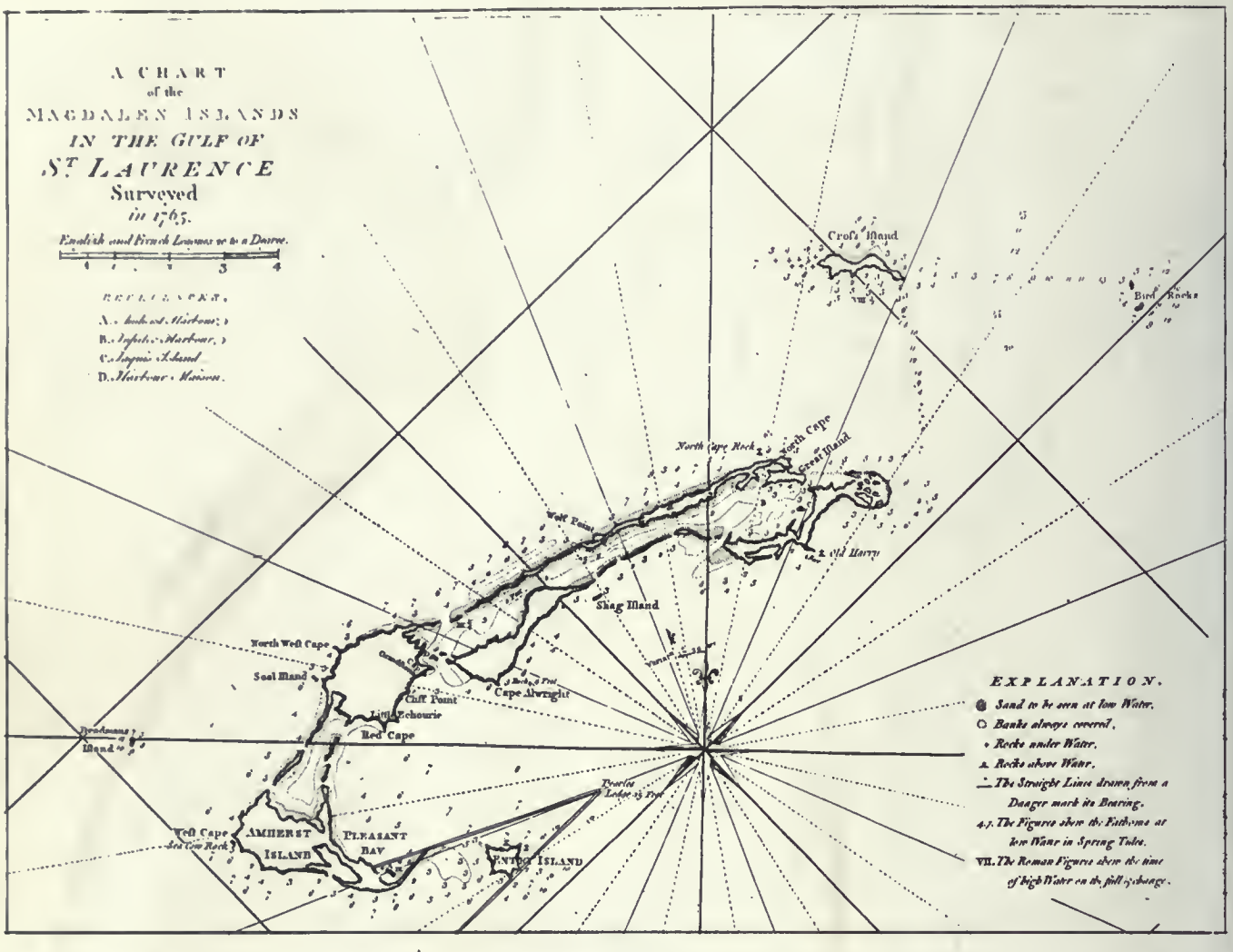


FIGURE 15. Carte des îles de la Madeleine dressée par James Cook en 1765. Travail de grande précision qui démontre bien les qualités de cartographe de ce grand explorateur.

Il cartographia la baie de Gaspé en 1759 et accompagnait les troupes de Wolfe à bord d'un navire de l'escadre de l'amiral Saunders. Collection de cartes et plans des Archives nationales du Canada. (*NMC* 17051)

Deshayes pour la partie qui va de l'île d'Orléans à Anticosti[6] (figure 14).

La première carte générale fut celle que Murray, premier gouverneur anglais du Canada après la conquête, commanda à ses officiers en 1760. Il commanda un relevé détaillé de la colonie depuis les Cèdres, en amont de Montréal, jusqu'à l'île aux Coudres. Les cartographes inscrivirent une foule de renseignements de toutes sortes; cette carte est plus qu'un inventaire, c'est un recensement géographique, démographique et cartographique à la

6. *An exact chart of the River St. Lawrence from Fort Frontenac to the Island of Anticosti showing the soundings, rocks, shoals, etc. with views of the lands and all necessary instructions for navigating that River to Quebec.* Engraved and published according to Act of Parliament by Thomas Jeffreys, geographer to the Royal Highness the Prince of Wales, Charing Cross, January 25, 1757.

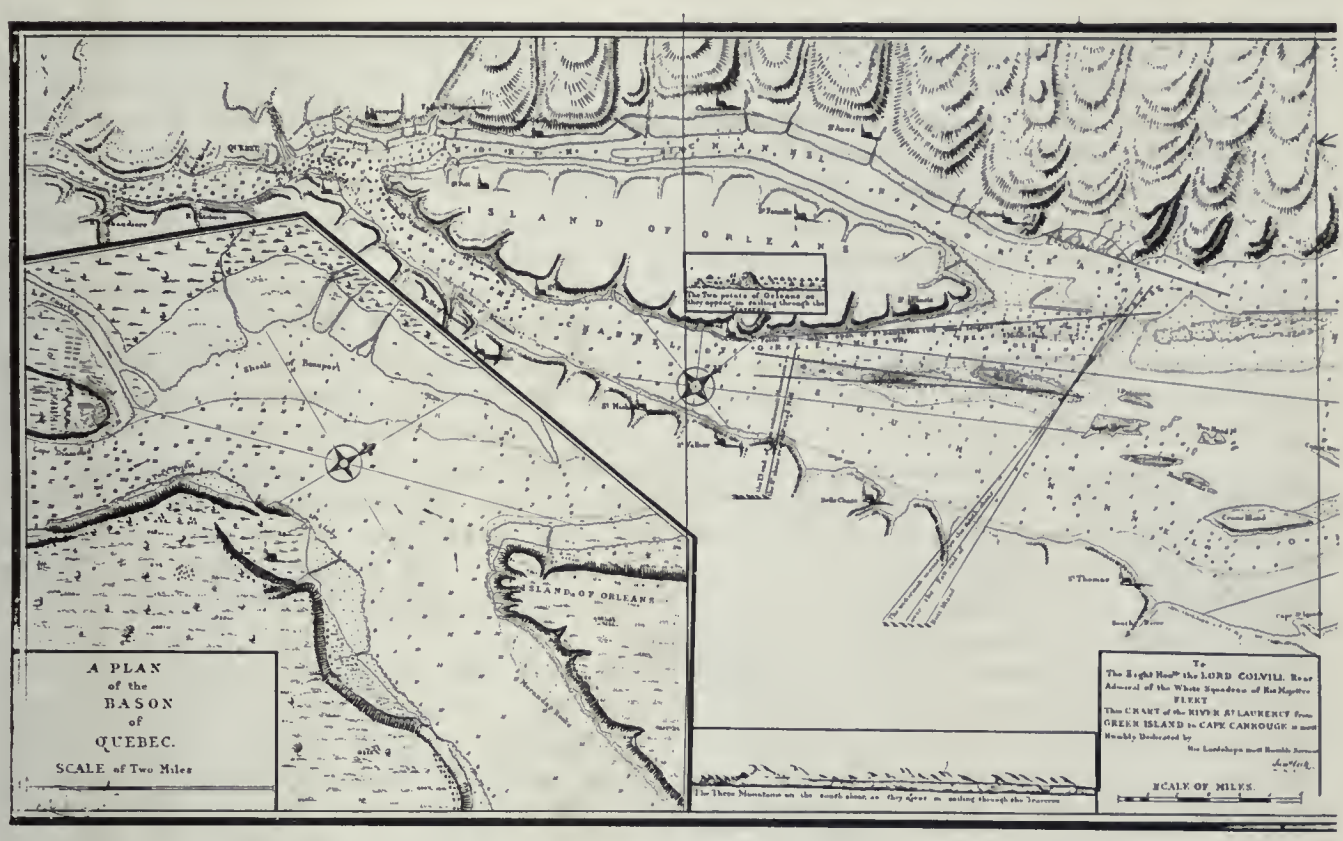


FIGURE 16. Carte du secteur de la Traverse entre le cap Tourmente et Saint-Michel sur la rive sud, par James Cook (1759-1762). Les profondeurs sont en brasses. Collection de cartes et plans des Archives nationales du Canada. (*NMC* 110024)

fois. Qu'on imagine les dimensions de la carte, qui n'existe qu'à l'état de manuscrit, pour se rendre compte des détails qu'elle contient. La carte, en effet, mesure 13,6 mètres par 10 mètres et n'existe qu'en cinq exemplaires aujourd'hui[7].

Comme au temps du régime français, on eut la chance d'avoir au Canada, avec l'arrivée de l'escadre et des troupes anglaises en 1759, deux grands hydrographes et cartographes, James Cook (1728-1779) et Samuel Holland (1728-1801). Ils faisaient partie des forces britanniques qui s'emparèrent de Louisbourg en 1758. Cook était *master* à bord du PEMBROKE sous les ordres du commandant John Simcoe, tandis que Holland était ingénieur militaire sous les ordres du général Wolfe[8].

La première carte gravée et imprimée de Cook fut celle de la baie de Gaspé, suivie d'une carte du Saint-Laurent compilée avec l'aide de Holland. Pour préparer la remontée du fleuve d'une escadre aussi grande que celle de l'amiral Saunders, il fallait s'assurer de la localisation précise du chenal naturel. On confia cette tâche à Cook qui, à bord du PEMBROKE et de quelques autres navires, fit tous les sondages nécessaires. Il releva correctement le

7. N.N. Shipton, General James Murray's map of the St. Lawrence, dans *The Cartographer*, vol. 4, nº 2, décembre 1967, p. 93-101.

8. S. Fillmore et R.W. Sandilands, *op. cit.*, p. 18-20. En tant que *master*, il était responsable des sondages et des données pour publication dans les instructions nautiques. Quant à Simcoe, il était un intellectuel et un érudit scientifique, et le père de John Graves Simcoe qui deviendra le premier gouverneur du Haut-Canada.

chenal de la Traverse, considéré comme le point le plus dangereux, d'autant plus que Pellegrin, le maître du port, avait retiré ou déplacé les bouées pour retarder la remontée du fleuve par l'escadre britannique. Cook passa quelques années dans les eaux canadiennes, de 1758 à 1763 (figures 15 et 16). Il passa encore quatre années à cartographier les côtes du détroit de Belle-Isle et de Terre-Neuve[9]. Il revint dans les eaux canadiennes sur la côte ouest en 1778, à bord du RESOLUTION ; il y avait, parmi ses jeunes officiers, George Vancouver qui allait cartographier cette côte[10].

Samuel Holland, d'origine hollandaise, servit dans les troupes britanniques de 1754 à 1764, alors qu'il devint arpenteur général de la province de Québec et du district nord de l'Amérique du Nord. Il demeura en fonction jusqu'à sa mort en 1801. Pendant ces années, il dirigea les travaux d'observation sur le terrain et les relevés dans les provinces maritimes et au Québec. Il a compilé une carte du Saint-Laurent en 1773, et sa carte magistrale de la Province du Bas-Canada en 1796-1798[11].

Les cartes de Cook et de Holland servirent aux publications des cartes de l'Amirauté qui, à partir de 1775, couvrirent les eaux du Saint-Laurent. Pendant tout le XIXe siècle, on continuera d'améliorer les cartes de l'Amirauté en ajoutant des détails et des précisions à chaque nouvelle édition[12]. Joseph Bouchette (1774-1841), le neveu de Holland, lui succéda comme arpenteur général du Bas-Canada en 1804. L'un de ses premiers relevés fut celui du port de Toronto en 1793 ; il était avant tout connu comme arpenteur-géomètre et topographe. Il avait été, comme son père Jean-Baptiste, membre des forces navales britanniques dans les Grands Lacs. Il cartographia le Bas et le Haut-Canada, mais il fut surtout connu pour son ouvrage descriptif de la province du Bas-Canada qui parut dans une nouvelle version en 1832[13].

Cook rencontra, à Québec ou à Terre-Neuve, un autre topographe militaire, Joseph Frederick Wallet Desbarres (1721-1824), d'origine suisse, qui fut pendant longtemps lieutenant-gouverneur de l'île du Cap-Breton et ensuite de l'île du Prince-Édouard. Sa véritable renommée est fondée sur la

---

9. *Ibid.*, p. 23.

10. *Ibid.*, p. 29. En 1965, dans une édition spéciale et numérotée, on a publié les cartes de la côte de Terre-Neuve que Cook a faites. Voir Skelton, R.A., *James Cook, Surveyor of Newfoundland. Being a collection of charts of the coasts of Newfoundland and Labrador and drawn from original survey taken by James Cook and Michael Lane. London, Thomas Jeffreys, 1769-1770.* Reproduit en fac-similé d'une copie de Library of the University of California, Los Angeles, San Francisco, David MAGEE. First vol., 33 p. Biography of Cook, Second Volume, Charts of Newfoundland and Labrador.

11. Cette carte fut publiée en 1813 à Londres. Voici le titre exact : *A new map of the Province of Lower Canada, describing all Seigneuries, Townships, Grants of Land, etc., compiled from plans deposited in the Patent Office Quebec; by Samuel Holland, esq., Surveyor General, to which is added a plan of the rivers Scondiac and Magaguadavic surveyed in 1796 and 1798, by order of the Commissioners appointed to ascertain the true River St. Croix intended by the Treaty of Peace between this Britannic Majesty and the United States of America* ; London ; published by William Faden, geographer to His Majesty and His Royal Highness the Prince Regent. No. 5 Charing Cross, April 12th, 1813.

12. *Sailing directions for the North American Pilot, containing the Gulf and River St. Lawrence, the whole island of Newfoundland, including the straits of Belle-Isle and the Coast of Labrador, giving a particular account of the bays, harbours, rocks, landmarks, depth of water, latitudes, bearing and distances from place to place, the setting and the flowing of the tides, etc.* Founded on actual surveys taken by surveyors who have been employed by the Admiralty and other officers of the King's service. Published by permission of the Right Honorable the Lords Commissioners of the Admiralty, Londres, 1775.

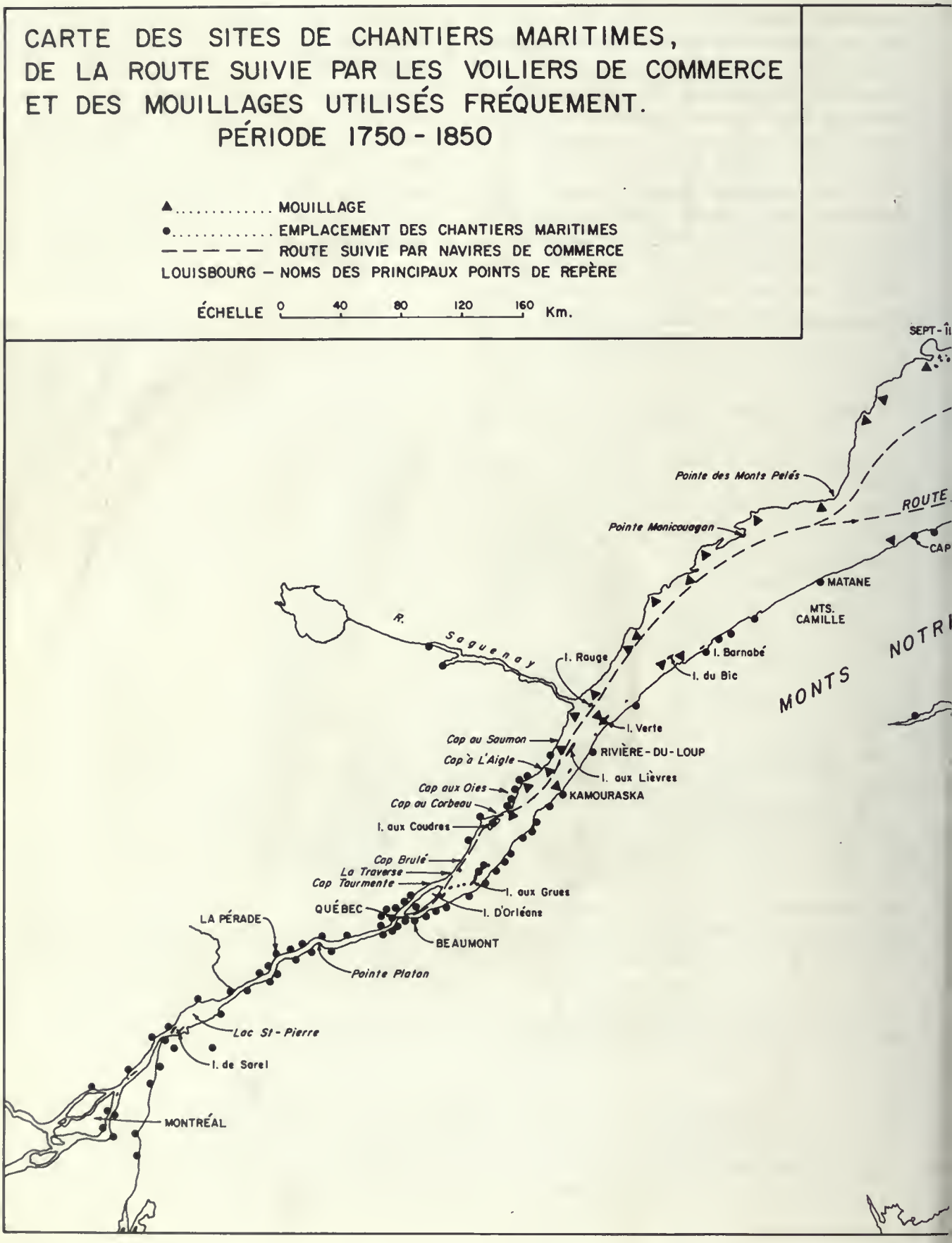
13. Il écrivit d'abord *Description topographique de la Province du Bas-Canada* 1815, et ensuite *The British Dominions in North America or a Topographical and Statistical Description of the Provinces of Lower and Upper Canada.* Londres, Fadden, 1832, 2 vols., 28 cm. Il n'est pas hydrographe ; il a dressé ses cartes d'après les compilations disponibles. Nous renvoyons le lecteur à l'article documenté, intéressant et très juste de Gérard Parizeau : « Joseph Bouchette : l'homme et le haut fonctionnaire », *Mémoires de la Société royale du Canada*, 1971, quatrième série, tome IX, p. 95-126.

compilation, entre 1777 et 1784, d'un ensemble de plans, de cartes et de vues panoramiques du littoral de la côte est de l'Amérique du Nord, rassemblés dans un atlas, *The Atlantic Neptune*, publié au fur et à mesure pendant ces mêmes années[14] (figure 17).

Le dernier de ces grands hydrographes et arpenteurs, Henry Wesley Bayfield (1795-1885), arriva ici très jeune et prit du service dans la marine de guerre sur les Grands Lacs pendant la guerre de 1812-1815. À la fin de cette guerre, il participa aux relevés des rives du lac Ontario, de la rivière Niagara et du haut Saint-Laurent, entre Prescott et Kingston. En 1817, on le nomma *surveyor* de l'Amirauté pour l'Amérique du Nord. Il commença alors une série de relevés des eaux des Grands Lacs, du Saint-Laurent et des côtes des provinces maritimes, qu'il poursuivit pendant près de cinquante ans. Il compléta l'hydrographie des rives des lacs

FIGURE 17. Détail d'un plan du port et de la ville de Québec, extrait d'une carte de l'Atlantic Neptune de J. Desbarres en 1785. On distingue le premier pont Dorchester qui enjambe la rivière Saint-Charles ainsi que la chaîne qui ferme l'entrée de la rivière en «a». Les profondeurs sont en brasses.
Collection de cartes et plans des Archives nationales du Canada. (*NMC* 28196 1/3)

14. *The Atlantic Neptune published for the use of the Royal Navy of Great Britain by Joseph W. Desbarres Esq., Under the direction of the R. Hon. the Lords commissioners of the Admiralty.* Vol. III, Twenty-one Charts of the Gulf and River Saint-Lawrence. MDCCLXXX ANC, Neptune, vol. 3, Pt. 1, nº 1, CC-V3, Fiche 0028185. Le volume III est basé sur les travaux de Samuel Holland de 1765 à 1768. On y trouve une excellente carte du Saint-Laurent supérieur, entre Montréal et Kingston. Sur les cartes de l'estuaire, on trouve les profondeurs, les mouillages et les indications des courants.


CARTE DES SITES DE CHANTIERS MARITIMES,
DE LA ROUTE SUIVIE PAR LES VOILIERS DE COMMERCE
ET DES MOUILLAGES UTILISÉS FRÉQUEMENT.
PÉRIODE 1750 - 1850
▲..... MOUILLAGE
●..... EMPLACEMENT DES CHANTIERS MARITIMES
— — — — — ROUTE SUIVIE PAR NAVIRES DE COMMERCE
LOUISBOURG — NOMS DES PRINCIPAUX POINTS DE REPÈRE
ÉCHELLE 0 40 80 120 160 Km.
SEPT-Î
Pointe des Monts Pelés
ROUTE
Pointe Manicouagan
CAP
MATANE
MTS. CAMILLE
MONTS
NOTR
R. Saguenay
I. Rouge
I. Barnabé
I. du Bic
I. Verte
Cap au Saumon
RIVIÈRE-DU-LOUP
Cap à L'Aigle
I. aux Lièvres
Cap aux Oies
KAMOURASKA
Cap au Corbeau
I. aux Coudres
Cap Brulé
La Traverse
Cap Tourmente
I. aux Grues
QUÉBEC
I. D'Orléans
LA PÉRADE
BEAUMONT
Pointe Platon
Lac St-Pierre
I. de Sorel
MONTRÉAL

DÉTROIT DE JACQUES CARTIER
Ile D'Anticosti
LA DESCENTE
OUIS
siers
GASPÉ
PERCÉ
I. Aux Oiseaux
I. Brion
Îles de la Madeleine
I. St-Paul
Cap Ray
Île du Cap-Breton
I. Scatarie
LOUISBOURG

Érié et Huron entre 1817 et 1823 et les premiers relevés du lac Supérieur entre 1823 et 1825. Il revint, par la suite, cartographier les eaux de l'estuaire et du golfe Saint-Laurent.

ROUTES MARITIMES ET VOIES NAVIGABLES TRADITIONNELLES ET NOUVELLES

L'ATLANTIQUE NORD ET LES VOIES NAVIGABLES DE L'INTÉRIEUR

La route que suivaient les navires britanniques sur l'Atlantique Nord était à peu près la même que celle qu'empruntaient les navires français avant eux. Les ports d'embarquement étaient plus au nord, tels ceux de Londres, Bristol, Liverpool, Greenock et Glasgow. À partir de Sept-Îles, ils longeaient la côte nord jusqu'à leur arrivée au Gouffre que les marins anglais appelaient *The Whirlpool*, situé entre l'île aux Coudres et la rive nord. Le danger suivant était celui de la Traverse à la pointe est de l'île d'Orléans, où les navires passent dans le chenal sud du fleuve pour atteindre Québec. Il fallait trois conditions pour passer la Traverse sans difficultés, et ces conditions s'appliquaient également pour le passage du Gouffre : *a fair gale, enough daylight and a good pilot*[15].

Nous avons cartographié les principaux ancrages et mouillages ainsi que les routes suivies par les navires en remontant et en descendant (figure 18). On laissait ou prenait un pilote en aval de l'île aux Coudres. On alluma le phare de l'île Verte en 1809 ; il fut le seul point de repère la nuit jusqu'en 1830 entre Québec et les eaux du golfe [16]. On tirait un coup de canon toutes les demi-heures pendant les périodes de brume ou les tempêtes de neige[17]. Entre Québec et Montréal, on recommandait de prendre un pilote à cause des nombreuses difficultés de navigation. La section Québec/Pointe-du-Lac, en aval du lac Saint-Pierre, ne comptait pas d'îles, elle avait un chenal assez profond (profondeur moyenne de douze mètres), subissait l'influence des marées, et l'endroit le plus hasardeux était le courant Richelieu. On y installa les premiers phares en 1816[18]. La deuxième section, de Pointe-du-Lac à Montréal, était beaucoup plus difficile à naviguer : elle était parsemée d'îles, avait un chenal naturel pas très profond (profondeur moyenne de quatre mètres), trois grandes battures en travers du lac Saint-Pierre, les îles de Sorel et leurs chenaux étroits ; il n'y avait pas de marées mais un courant descendant. Les navires s'arrêtaient au pied du courant Sainte-Marie en face d'Hochelaga. Pour remonter plus haut, on se faisait touer par des attelages de dix à seize bœufs ; tout dépendait du poids du navire et de la direction du vent[19].

Après l'apparition du premier navire à vapeur en 1809 sur le Saint-Laurent, tout commença à changer. Les navires à vapeur devinrent des navires-toueurs qui remorquaient deux ou trois

FIGURE 18. (DOUBLE PAGE PRÉCÉDENTE) Carte du Saint-Laurent, fleuve, estuaire et golfe, montrant la route suivie par les grands voiliers de commerce, entre 1750 et 1850, avec les mouillages les plus fréquentés et les chantiers maritimes actifs.
Les noms sur la carte sont ceux que mentionnent le plus souvent les livres de bord des navires français et britanniques. Cette route était suivie aussi par les navires français avant 1750. Quelques chantiers maritimes, dont ceux du Saguenay, ouvrirent leurs portes après 1850.

15. Ces notes sont extraites de la carte de T. Jeffreys.
16. C. Ouellet et Y. Chouinard, *Autour des îles du Saint-Laurent*, p. 31.
17. J. Charles Chapais, *General reports of Public Works Canada, 1867*, appendix 10, p. 72-73.
18. *Ibid.*, p. 76-77.
19. N. Corley, « The St. Lawrence Ship Channel 1805-1865 » p. 277.

petits navires à voile en remontant vers Montréal; on devenait alors indépendant des vents et des courants. En 1824, l'HERCULES, espèce de navire-remorqueur, parvint à remonter seul le courant Sainte-Marie[20]mesure que la force des moteurs de ces navires augmentait, ils remorquèrent davantage. On pratiqua ce même genre de navigation en amont de Montréal sur le Saint-Laurent et plus tard sur les Grands Lacs. L'apparition des navires à vapeur laissait présager la possibilité, pour le port de Montréal, de devenir une tête de ligne, un port d'origine et de destination du trafic. Cela deviendra l'objectif des hommes d'affaires montréalais pendant les cinquante années suivantes.

Entre Montréal et Kingston, les navires empruntaient les canaux construits et améliorés qui reliaient les lacs Saint-Louis et Saint-François (voir section suivante); ailleurs, il était nécessaire de transborder cargaisons et passagers à chaque grand portage afin de remonter jusqu'à Prescott et de naviguer directement vers les ports du lac Ontario, ou de se diriger vers la rivière Niagara pour en contourner l'escarpement et les chutes et atteindre les ports du lac Érié. À partir de ce point jusqu'à Sault-Sainte-Marie, il n'y avait pas trop d'obstacles; on surveillait les hauts-fonds et on empruntait le chenal naturel de la rivière Détroit, du lac et de la rivière Sainte-Claire. À Sault-Sainte-Marie, les navires se dirigeaient vers l'écluse et le canal canadien pour entrer dans le lac Supérieur. À part les nouveaux canaux, la voie navigable ressemblait à celle qu'avaient connue les Français, avec beaucoup de petits centres de transbordement situés en aval et en amont de chutes et de rapides importants.

La voie par le sud, celle des Grands Lacs, redevint plus fréquentée que celle par l'Outaouais, le lac Nipissing et la rivière des Français. Les navires étaient plus gros, c'étaient des voiliers ou des vapeurs, ils transportaient des cargaisons plus volumineuses et étaient plus confortables pour les passagers. On introduisit les premiers phares et bouées; c'était encore une voie d'eau entrecoupée de portages, mais combien améliorée dans son ensemble. L'un des premiers phares sur les Grands Lacs fut, en 1820, celui de la pointe Gibraltar, situé à quelque trois milles au sud-ouest de Toronto[21] et le déplacement des fronts de peuplement et de colonisation vers l'ouest, on construisit des petits quais et des jetées, marquant ainsi le début des infrastructures indispensables au trafic maritime.

À l'ouest des Grands Lacs, les voyageurs ne s'arrêtaient plus aux lacs Winnipeg et Winnipegosis. À la suite des grands explorateurs que furent Peter Pond, Alexander Mackenzie et David Thompson, ils étendirent le territoire de chasse et, par le fait même, l'arrière-pays des ports de Québec et de Montréal jusqu'à la côte ouest. En pratique, le poste du Grand Portage fut déplacé plus au nord, en territoire canadien (britannique), à Fort-William. De là, on suivait les rivières, lacs et portages que les Français avaient découverts, explorés et utilisés pour se rendre au lac Winnipeg, le lac-clé qui permettait, par les rivières qui s'y jettent, de rejoindre les régions du Missouri et du Mississippi au sud, les prairies et les Rocheuses à l'ouest et, enfin, la région d'Athabasca au nord-ouest, sans parler de la route vers le nord-est et les ports de la baie d'Hudson. Deuxième lac-clé, le lac Athabasca et ses rivières permettaient aux voyageurs d'atteindre les Rocheuses et le littoral du Pacifique ou encore l'océan arctique. C'était le grand territoire de la compagnie montréalaise du Nord-Ouest, son arrière-pays continental qui s'étendait à travers les Prairies et auquel on rattacha même, à un moment donné, le bassin du fleuve Columbia à celui des Grands Lacs et du Saint-Laurent. Eric Morse a qualifié cette longue voie navigable vers l'Ouest, au début du XIXe siècle, de transcanadienne de l'époque, *the Montrealer's mainline*, de Lachine en passant par le Grand-Portage jusqu'à Chipewyan au fond du lac Athabasca. Quel réseau extraordinaire!

La voie navigable du Richelieu/lac Champlain/fleuve Hudson a joué aussi un rôle de premier plan dans les rapports commerciaux entre la vallée du Saint-Laurent d'avant 1760 et les colonies anglaises

20. *Ibid.*, p. 279.

21. J. Chapais, *op. cit.*, p. 76-77.

de la côte atlantique. Il y eut toujours, malgré les guerres et les escarmouches, un trafic d'échanges qui empruntait cette voie. C'était la route commerciale la plus directe entre les deux grandes colonies, celle qu'on utilisait constamment pour défier l'interdit de commercer avec d'autres que la métropole. Le trafic de contrebande était considérable à certaines périodes. Après 1760, ce fut la route qu'empruntèrent les marchands d'Albany qui désiraient s'emparer d'une partie du trafic des fourrures; ce fut aussi la route des exportations de chênes et de pins équarris, de potasse et de douves qui venaient du Vermont à destination de Québec, tout autant que la route d'importation de la morue venant des États-Unis. La voie fut fermée, tant bien que mal, pendant la guerre de la révolution américaine, et réouverte en 1788 au commerce entre les deux pays. Vieille voie de pénétration et d'échanges par eau, il était normal que l'on envisageât la canalisation du Richelieu afin de relier le lac Champlain au Saint-Laurent et de favoriser le commerce entre le Québec, le Vermont et les autres États de la Nouvelle-Angleterre.

Sévigny a retracé les négociations entreprises en vue de canaliser la rivière Richelieu; ainsi, il cite la négociation de 1785 proposée par Silos Deane, du Vermont, à Lord Dorchester, puis celle, plus concrète, de 1787 [22] 1791, Adam Lymburner, un des grands marchands de l'époque, «suggère de creuser un canal de six milles entre Sainte-Thérèse et le bassin de Chambly avec trois ou quatre écluses; sa profondeur serait de sept pieds et sa largeur de quatorze pieds»[23] En 1796, ce sera au tour d'Ira Allen, du Vermont, de reprendre l'idée. Rien ne se fera au cours de cette période, la guerre de 1812 reléguera le projet aux oubliettes jusqu'en 1818, année où le Parlement du Bas-Canada autorisera une compagnie privée à construire un canal à Chambly[24]. Les travaux ne commenceront qu'en 1830.

ÉCHOUAGES, AVARIES ET NAUFRAGES

Les seules données disponibles couvrent les eaux du golfe et de l'estuaire. Elles sont fragmentaires et incomplètes, car nous pensons qu'il y eut beaucoup d'avaries et d'échouages de navires, particulièrement au début et en fin de saison, quand il y avait encore de la glace à la dérive. Comme au siècle précédent, on se tirait souvent d'affaires après un échouage; il suffisait souvent d'attendre la prochaine marée et manœuvrer en conséquence. Les avaries n'étaient pas compilées, on les subissait et on les réparait temporairement jusqu'à l'arrivée au port d'escale où, alors, on effectuait les vraies réparations, souvent à l'occasion d'un radoub.

Les premières données officielles sont modestes, elles débutent vers 1820 avec le rapport du naufrage d'une goélette à Grand-Étang, et viennent du district de Sainte-Anne-des-Monts qui couvrait aussi la Gaspésie. À partir de 1840, on possède des données plus complètes sur la partie du golfe sous juridiction canadienne, ce qui exclut les naufrages qui survinrent dans les eaux des futures provinces atlantiques.

Dans les parages de la route des grands voiliers, il y avait trois zones dangereuses à surveiller qui, fatalement, devinrent des cimetières d'épaves; la première était l'île du Cap-Breton, surtout l'îlot Saint-Paul, situé à 25 kilomètres au nord-nord-est du cap Nord, la deuxième était le groupe des îles de la Madeleine, dont le rocher aux Oiseaux et l'île Brion, et enfin toute la côte ouest de l'île d'Anticosti. I.S. Brookes a compilé une liste des naufrages et des accidents maritimes à l'île d'Anticosti de 1690 à 1964. Pour la période de 1690 à 1850, on a recensé une trentaine de navires.[25] Ce n'est qu'avec la multiplication des aides à la navigation (phares, bouées et cartes marines) et des instruments de navigation à bord des navires que le nombre de naufrages diminua dans les décennies subséquentes.

---

22. P. André Sévigny, *Commerce et Navigation sur le canal Chambly, aperçu historique*, p. 18.
23. *Ibid.*, p. 18.
24. *Ibid.*, p. 21.
25. I. S. Brookes, *The Lower Saint-Lawrence*, appendice D, p. 330.

Le pourcentage de naufrages et de pertes de navires est un indicateur du degré de danger de la navigation dans les eaux en question. Nous avons préparé une compilation de ce genre pour les eaux de l'estuaire et du golfe Saint-Laurent et comparé le nombre de navires, océaniques seulement, entrés à Québec et sortis du même port, au nombre de navires océaniques perdus ou naufragés. Le rapport de quatre pour cent est relatif :

Période	Nombre de naufrages et de pertes	Nombre de navires entrés au port de Québec et sortis	Pourcentage de naufrages et de pertes
1829-1832	22	–	–
1841-1845	109	2 792	4,2%
1846-1849	136	3 166	4,2%

Source : Période 1840-1849, détail par année : 1840 – 19 ; 1841 – 19 ; 1842 – 19 ; 1843 – 12 ; 1844 – 13 ; 1845 – 46 ; 1846 – 47 ; 1847 – 20 ; 1848 – 16 ; 1849 – 26 ; total 237. On a exclu l'année 1840 et réajusté la moyenne afin de comparer avec les périodes du tableau 10.1.A. On donne les noms de tous les navires et l'endroit du naufrage ou de l'échouage. J.C. Chapais, *op. cit.*, appendice 53.
JALBC, 1831, vol. 40, appendice X.

S'agit-il d'un taux élevé ou bas? Pour le savoir, il faudrait comparer avec les eaux de la Baltique ou de la Manche ou au détroit de Gibraltar et au trafic d'alors. Nous ne disposons pas de tels renseignements.

LES PREMIERS CANAUX

AU CANADA

La grande nouvelle dans les milieux maritimes et commerciaux locaux fut la décision de commencer l'aménagement d'une voie navigable qui réunirait le Saint-Laurent aux Grands Lacs par un système de canaux et de chenaux appropriés. Quelques milliers de Loyalistes quittèrent les États-Unis au moment de la révolution américaine et s'établirent sur les terres le long du fleuve, vers le lac Ontario, et le long de l'Outaouais. Ils prirent possession du sol et des terres vierges, devenant un rempart contre les tentatives américaines de les occuper. Il était nécessaire de les transporter et, ensuite, de les ravitailler, puis de transporter les fruits de leur labeur, leurs premières récoltes, et d'apporter les produits manufacturés importés de Grande-Bretagne ou des colonies américaines. On commençait à occuper et à développer un arrière-pays confiné à la rive nord du Saint-Laurent supérieur et du lac Ontario. Cette expansion géographique du peuplement en amont de Montréal et du développement économique qui s'ensuivit fut l'une des causes de la première période de construction de canaux au Canada.

Il y avait une série d'obstacles à franchir et à canaliser entre Montréal et Prescott. Le premier obstacle était le courant Sainte-Marie, dans le port de Montréal, qui était moins fort qu'aujourd'hui parce qu'on n'avait modifié le fleuve d'aucune manière. Le deuxième obstacle fut la présence des rapides de Lachine (Sault-Saint-Louis). On avait pensé les contourner dès la fin du XVIIe siècle en construisant un canal le long de la rive. C'était plus facile et plus rapide de transporter les cargaisons en voiture jusqu'au lac Saint-Louis, en amont des rapides, et de commencer à naviguer à cet endroit. Les voyageurs, les marchands de Montréal et les grandes sociétés qui pratiquaient le commerce des fourrures y avaient construit des entrepôts et un poste de premier plan. Le troisième obstacle était les rapides des Cascades, des Cèdres et de Coteau qui s'étendent sur 12,8 kilomètres avec une dénivellation de 25,6 mètres. En améliorant cette section, les navires pouvaient se rendre, sans portage, de Lachine à l'amont du lac Saint-François, en un point qui s'appelle Cornwall aujourd'hui, sur une distance de 95 kilomètres. Le quatrième obstacle, qui commence en amont du lac Saint-François, s'étend sur une distance de 57 kilomètres et groupe les rapides du Long Sault, de la pointe Farran, du rapide Plat et du Galop. Cette section du fleuve fut canalisée dans les années 1840.

La décision fut donc prise d'améliorer les conditions de navigation dans le haut Saint-Laurent, entre les lacs Saint-Louis et Saint-François. Les travaux exécutés par les ingénieurs royaux débutèrent

26. Voir notes sur Dollier de Casson au chapitre 2.

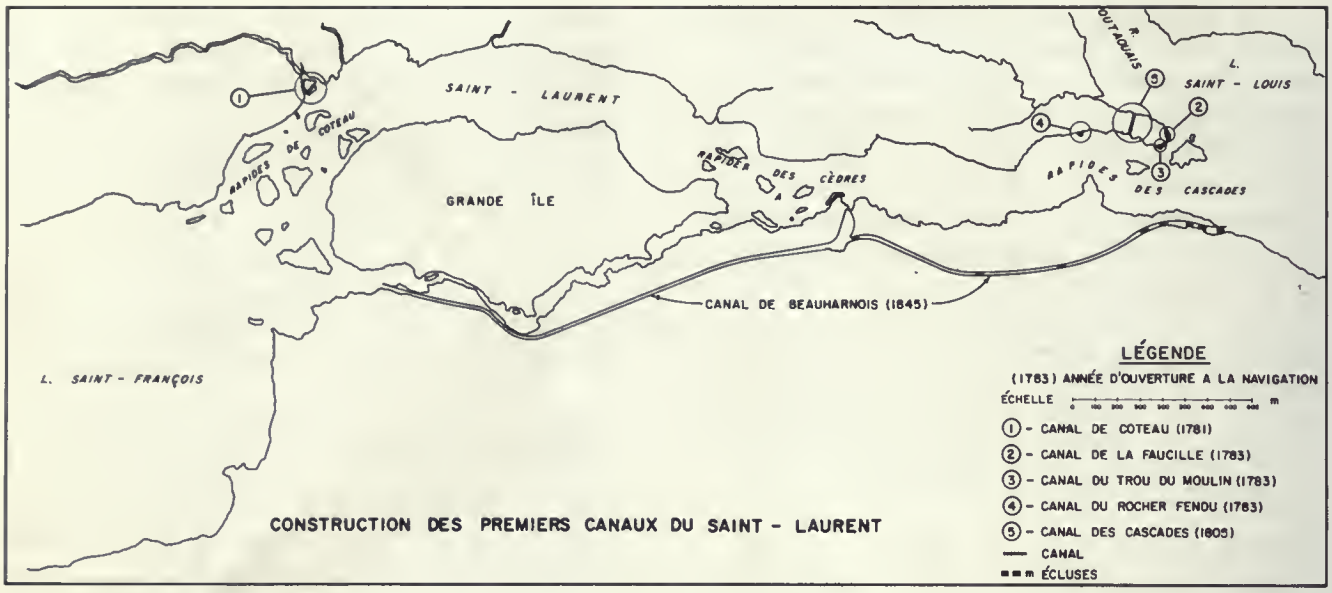


FIGURE 19. Construction et site des premiers canaux du Saint-Laurent entre les lacs Saint-Louis et Saint-François, 1779-1805.

en 1779 et se terminèrent en 1783[27]. Le premier canal fut celui de Coteau-du-Lac, d'une longueur de 274 mètres et d'une profondeur de 76,2 centimètres[28] (figure 19). Il avait trois écluses d'une longueur moyenne de 12,1 mètres et d'une largeur de 1,8 mètre. On compléta les installations en ajoutant deux blockhaus, des entrepôts et des bâtiments en bois. En 1783, en aval de Coteau, commença la construction de trois autres petits canaux situés tout près de Cascades, afin d'éviter les rapides à cet endroit; il s'agissait des canaux de la Faucille, du Trou-du-Moulin et du Rocher-Fendu. Le canal de la Faucille mesurait 121,9 mètres de longueur et 1,8 mètre de largeur; il possédait une écluse. Celui du Trou-du-Moulin, de 60,9 mètres de longueur, n'avait pas d'écluse; c'était une simple tranchée. Le troisième, celui du Rocher-Fendu, ressemblait au précédent; il avait la même longueur et possédait une écluse. On ne construisit pas de canal aux Cèdres (la section du milieu). Les plans et les devis de ces premiers canaux avaient été préparés en fonction de bateaux qui transportaient environ trente barils de farine.

Le péage était en 1781 de dix shillings par *bateau*, le type de navire le plus répandu sur le haut Saint-Laurent, somme que l'on porta à 25 shillings en 1783 après l'ouverture à la navigation de l'écluse du Rocher-Fendu[29]. Après ces premiers canaux, il restait d'autres obstacles en amont avant de rejoindre Kingston. Il fallait douze jours de navigation et de portage entre Montréal (plus précisément Lachine) et Kingston, et cela coûtait fort cher[30]. Avec la pression qu'exerçaient les marchands de Montréal pour améliorer la voie navigable, afin de raccourcir le temps du transport des fourrures et du ravitaillement vers les postes des Grands Lacs et de l'Ouest, et du transport et de

27. Haldimand, alors gouverneur à Québec, avait encouragé la construction de tels canaux qui devaient servir à des fins militaires et commerciales. T.C. Keefer, *The Canals of Canada*, p. 25.

28. N. Lafrenière, *La canalisation du Saint-Laurent, Deux siècles de travaux*, 1983. C'est la publication la plus à jour sur le sujet, et aussi une excellente synthèse.

29. *Ibid.*, p. 19.

30. *Ibid.*, p. 19.

l'acheminement des Loyalistes en quête de terres nouvelles, le gouvernement se sentit obligé de construire d'autres canaux et d'améliorer les canaux existants. Le navire Durham, qui devenait le nouveau type de navire commercial populaire, était trop gros pour les écluses existantes. La nature du trafic avait aussi changé, le ravitaillement militaire s'estompait au profit du transport commercial des vivres, des spiritueux, des instruments aratoires, des poêles, de la quincaillerie, des vêtements que requéraient les Loyalistes qui, en retour, commençaient à exporter des céréales, du bois et du bétail.

La guerre de 1812 avec les États-Unis força les administrations locales et le gouvernement du Canada à repenser leur stratégie défensive. Couper le Saint-Laurent, c'était couper le lien vital entre le Bas et le Haut-Canada. Dans ce contexte, il ne fut pas difficile d'approuver les dépenses nécessaires à la reconstruction des premiers canaux au début du XIXe siècle[31]. Le colonel Mann, du Corps des ingénieurs royaux, fit une inspection des premiers canaux et recommanda de construire un nouveau canal, le canal des Cascades, d'une longueur de 457,2 mètres, composé de trois écluses et d'une largeur d'à peine 1,8 mètre, pour remplacer les canaux du Trou-du-Moulin et de la Faucille. On ne modifia pas le tirant d'eau, ce qui était une erreur. La guerre eut pour conséquence de forcer les administrateurs à réévaluer les dimensions des écluses; la décision fut prise de doubler la largeur des canaux des Cascades, du Rocher-Fendu et de Coteau-du-Lac en portant la profondeur à un mètre et la largeur à 3,6 mètres, ce qui permit l'accès aux navires Durham et, par surcroît, à une nouvelle économie dans le transport. Ces travaux furent complétés en 1817. Au lieu de trente, les nouveaux navires Durham allongés pouvaient transporter cent barils de farine[32].

Cette guerre avait aussi montré l'utilité d'une voie navigable améliorée du Saint-Laurent; elle était aussi vulnérable, comme l'avaient montré les Américains. Il y avait une autre voie, plus longue mais plus sûre, bien connue des navigateurs, des marchands et des voyageurs; c'était la route de l'Outaouais qui, à partir de la rivière et des lacs Rideau, permettait de rejoindre Kingston et le Haut-Canada. Le gouvernement impérial n'hésita pas à contribuer par une somme de dix mille livres sterling à la construction du canal Lachine, pour la bonne raison que c'était un maillon indispensable de la voie navigable du Saint-Laurent et de l'Outaouais. Il encourageait aussi le gouvernement du Bas-Canada et l'appuyait, sachant fort bien qu'autrement, il serait obligé de défrayer tous les coûts. Le Parlement britannique seul aurait pu décider, planifier, construire et exploiter un réseau de canaux sur le Saint-Laurent et réunir par cette grande voie navigable les régions et les pays britanniques situés au nord des États-Unis. Les politiciens pensaient davantage en termes de stratégie militaire qu'en termes d'avantages commerciaux, économiques et politiques. Ils optèrent donc pour la route de l'Outaouais, des lacs et de la rivière Rideau. Le tronçon de Lachine était nécessaire aux deux routes, on ne pouvait pas s'y opposer, ni demeurer indifférent. Après l'approbation, en 1815, par le Parlement du Bas-Canada, d'une somme de 25 000 livres sterling, un groupe d'ingénieurs royaux commença les plans et les devis d'un premier canal. Comme les coûts avaient doublé, le projet fut abandonné pendant quelques années. En 1819, sous la pression encore des marchands montréalais, fut fondée une compagnie privée qui construirait le canal. Cependant, à cause de la difficulté de réunir les fonds nécessaires, le Parlement local décida de le construire lui-même, ce qu'il fit entre 1821 et 1825.

Le premier canal Lachine emprunta le parcours de Dollier de Casson à travers la partie sud-ouest de l'île de Montréal, entre cette ville et le village de Lachine sur le lac Saint-Louis. Il avait une longueur

31. Lafrenière mentionne une troisième cause (p. 21) de la reconstruction des canaux : l'abaissement du niveau de l'eau sur le fleuve provoqué par le déboisement très rapide des terres qui amène l'assèchement de plusieurs petits cours d'eau qui se jetaient dans le fleuve. Nous ne sommes pas convaincus que cette explication soit valable. Il existe un cycle de basses et de hautes eaux dans les Grands Lacs et il ne serait pas surprenant que ces années correspondent à un cycle de basses eaux.

32. Keefer a écrit que la capacité de chargement d'un navire Durham est de 350 barils de farine, *op. cit.*, p. 26.

d'environ 13 kilomètres, une profondeur de 1,5 mètre, sept écluses en pierre taillée ayant chacune une longueur de trente mètres et une largeur de six mètres. La contribution du gouvernement britannique était faible comparée à la somme de plus d'un million de livres allouée à la construction du canal Rideau et des écluses et canaux de Grenville et de Carillon sur l'Outaouais. Ces canaux furent construits entre 1826 et 1834. Il fallut se rendre à l'évidence que l'on avait ainsi retardé de vingt ans l'aménagement d'un premier réseau de canaux sur le Saint-Laurent et à Welland, avec des écluses à profondeur et à dimension standard partout, seule véritable réponse à la concurrence et à la popularité du canal Érié.

Avant la construction de canaux dans la péninsule du Niagara afin de franchir chutes et rapides, comme il s'agissait d'une section importante avec passablement de trafic, les représentants des intérêts maritimes de cette région avaient construit un ouvrage de type tout à fait différent et original. En effet, on inaugurait en 1764 un cabestan incliné à l'est de la rivière Niagara, depuis la base jusqu'au sommet de l'escarpement du Niagara (98,5 mètres). Ce long portage de 9,6 kilomètres permettait de transporter, sur wagon spécial, bateaux et marchandises. Le péage était de dix livres en argent de New York par bateau. Système utile à l'époque, mais qui bientôt ne suffirait plus et qu'il faudrait remplacer. On commença à discuter de plans et de projets d'un canal à Niagara dès 1817. Plusieurs pétitions furent présentées au parlement du Haut-Canada, qui restèrent lettre morte, malgré l'appui moral et les intérêts soulevés dans le public et au parlement. Ce sont des intérêts privés, avec W.H. Merritt à leur tête, qui formeront la Welland Canal Company en 1824 et qui procéderont à la construction du premier canal Welland après 1825.

Ailleurs, à Sault-Sainte-Marie, il fut décidé en 1797-1798 de remplacer les portages, qui permettaient aux canots et aux autres petites embarcations de passer d'un grand lac à l'autre, par un premier canal situé du côté canadien de la rivière. Le mérite de l'initiative et de la construction de ce canal revient à la Compagnie du Nord-Ouest contrôlée par les marchands de Montréal. Ils avaient obtenu la permission de construire un sloop, le BEAVER, pour naviguer entre Détroit et le fond du lac Supérieur, mais l'obstacle du Sault s'avéra trop difficile à franchir; ils construisirent alors un deuxième sloop, l'OTTER, en amont des rapides, qui servit au transport sur le lac Supérieur[33]. L'obstacle des rapides fut contourné partiellement quand le premier canal de 0,8 kilomètre fut construit à cet endroit; les dimensions de l'écluse de bois étaient les suivantes : longueur, 11,5 m, largeur, 2,7 m et profondeur, 2,8 m. Ce canal servit jusqu'à la guerre de 1812; il fut partiellement détruit en 1814 et reconstruit beaucoup plus tard.

L'aménagement du réseau Saint-Laurent/Grands Lacs avait donc été complété à trois endroits où il était extrêmement difficile de naviguer en 1825 : à Lachine, aux Cascades et à Coteau et, enfin, à Sault-Sainte-Marie. L'idée d'une voie navigable nationale le long du Saint-Laurent, entre Montréal et le lac Ontario, existait en partie; il suffirait de poursuivre les discussions, de compléter d'autres plans et devis et d'entreprendre les travaux nécessaires. L'assemblée législative du Haut-Canada avait demandé en 1817 à l'assemblée du Bas-Canada «de l'aider à améliorer la navigation sur le Saint-Laurent»[34]. Pour le Haut-Canada, c'était l'axe indispensable, la grande route d'entrée et de sortie vers la Grande-Bretagne et les marchés extérieurs; pour le Bas-Canada, c'était la crainte de perdre le trafic de transbordement important qui s'effectuait dans ses ports de Montréal et de Québec, une crainte qui continuerait de préoccuper cette province pendant plus de 130 ans.

LES PREMIERS CANAUX AMÉRICAINS

En tardant à convenir d'un plan d'ensemble d'aménagement du haut Saint-Laurent et en laissant au gouvernement impérial la décision de relier par eau les deux Canadas par la route plus longue

33. B.S. Osborne et D. Swainson, *The Sault Ste-Marie Canal, A Chapter in the history of Great Lakes Transport*, p. 13.
34. N. Lafrenière, *op. cit.*, p. 28.

de l'Outaouais et du système Rideau, on laissa aux Américains le champ libre pour accaparer à leur profit une partie du trafic des Grands Lacs, celui du Haut-Canada. L'État de New York avait approuvé la législation nécessaire en 1808 et ordonna de faire un premier relevé de la voie navigable qui relierait le lac Érié au fleuve Hudson, en empruntant le chenal de la rivière Mohawk. De Witt Clinton devint le premier commissaire et le principal initiateur. Les Américains avaient commencé à construire le canal Érié en 1817; ils l'ouvrirent à la circulation maritime en 1825. Il s'étendait d'Albany à Buffalo dans l'État de New York, dans une direction est-ouest. Il avait une longueur de 584 kilomètres; ses 83 écluses permettaient aux navires de monter ou de descendre d'environ deux cents mètres, de passer directement des Grands Lacs au fleuve Hudson et d'atteindre New York et l'Atlantique. On court-circuitait le Saint-Laurent[35]. L'ouverture du canal Érié permettait de détourner tout de suite un trafic canadien vers le fleuve Hudson et le port de New York. Plus de 13 110 navires et radeaux de bois utilisèrent le canal durant la première année[36]. Une grande partie du volume des marchandises et des cargaisons entre les Grands Lacs et l'Atlantique ne suivait plus la route commerciale naturelle du Saint-Laurent; elle échappait aux ports de Montréal et de Québec.

Le tableau comparatif 3-1 énumère les principales caractéristiques du canal Érié, le modèle original, celui de 1825, le canal élargi et transformé de 1862 et le canal Barge de 1918. Quand on

TABLEAU 3-1

Comparaisons des caractéristiques physiques du canal Érié, modèles de 1825, 1862 et 1918

	Canal Érié modèle 1825	Canal Érié modèle 1862	Canal Barge modèle actuel 1918
Longueur entre Albany et Buffalo en milles et en (km)	363 (584)	352 (566)	340 (544)
Nombre d'écluses	83 simples	72 doubles	35 doubles 8 écluses (Canal Oswego)
Longueur et largeur des écluses en pieds en mètres	80 × 15 pieds 27,4 × 4,5 m	110 × 18 pieds 33,5 × 5,4 m	300 × 45 pieds 90,9 × 13,6 m
Tonnage de jauge des navires	80 tonnes	240 tonnes	2 000 tonnes
Profondeur en pieds et en mètres	–	12 pieds 3,6 mètres	10/12 (de Buffalo à Syracuse) 13/17 (d'Oswego à Albany)
Temps d'éclusage en minutes	8 est 5 ouest	19 est 11 ouest	–
Temps moyen d'un voyage en jours	15	9*	6/9
Capacité maximale annuelle d'une écluse typique en tonnes courtes	2 080 000 tonnes	3 622 500 tonnes	10/12 000 000 tonnes

* Nous avons établi le temps moyen à 9 jours pour la période 1840-1850.

Source : State of N.Y., *Annual Report of the Auditor of the Canal Department, on the tolls, trade and tonnage of the Canal of the State of N.Y.*, No. 103, In Assembly, February 29, 1860, p. 31.

35. Il apparaît encore aujourd'hui dans son ensemble, tel qu'il fut reconstruit au début du XXe siècle, alors qu'on le nomma *the Barge canal*. Il a 544 kilomètres de longueur.

36. A.C. Flick, *History of the state of New York*, p. 322.

procéda à ces travaux, certaines sections désuètes furent abandonnées et remplacées par d'autres en ligne droite, si bien que la distance et le nombre d'écluses furent réduits. Si le temps de passage était plus long après la reconstruction, par contre, le canal livrait passage à des navires de plus grande capacité de chargement; toutes les écluses simples avaient été doublées. L'exemple du succès du canal Érié entraîna la «canalmania»; politiciens et administrateurs voulaient construire des canaux partout. Ils le firent; dans bien des cas, ils se rendirent compte quelques années plus tard que les chemins de fer seraient éventuellement la vraie solution aux énormes besoins de transport d'une nation en plein essor.

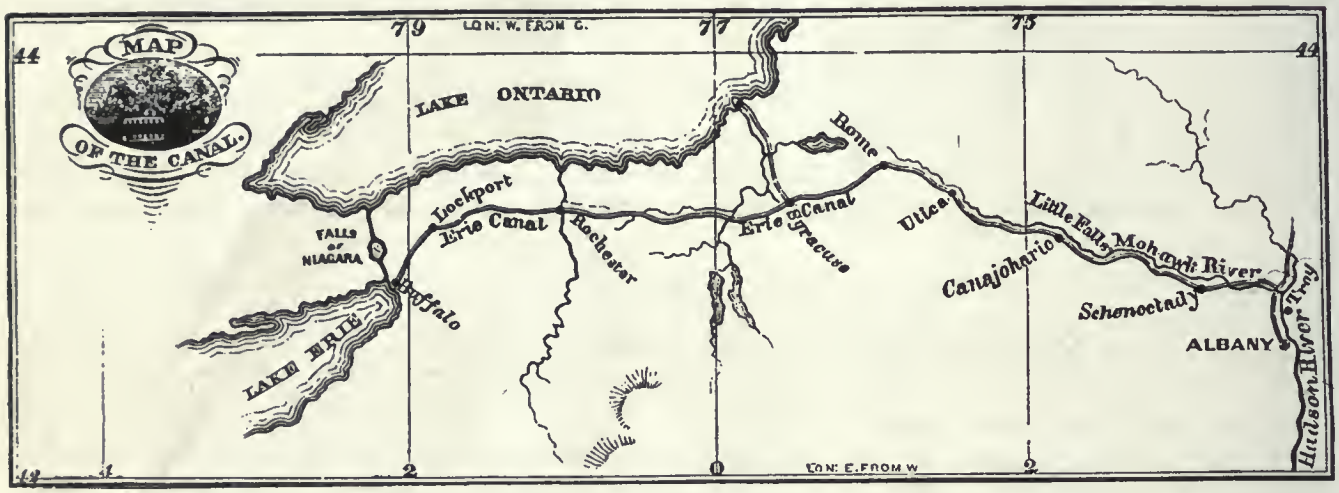
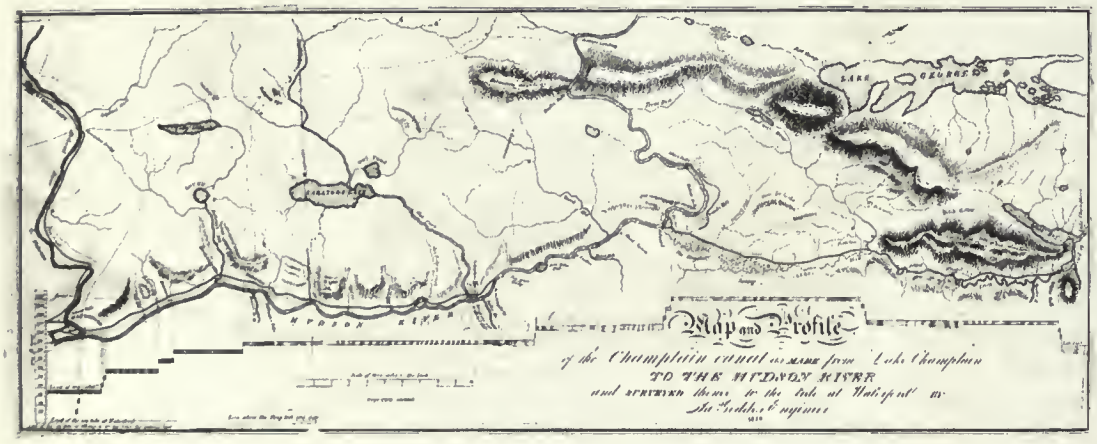


FIGURE 20. Carte générale de localisation du premier canal Érié, d'une longueur de 565 kilomètres, entre Buffalo et Albany dans l'État de New York. Carte dressée vers 1825, copie d'un original de la bibliothèque publique de l'État de New York.



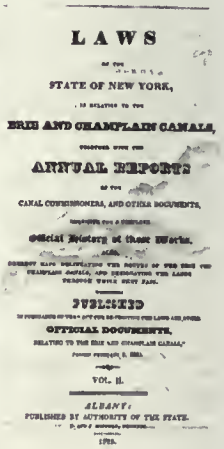


FIGURE 21. Carte détaillée du canal Champlain, achevée en 1825, reliant l'Hudson à Albany (Waterford est une banlieue) et au lac Champlain. Exécutée par J. Geddes, ingénieur. Archives de l'État de New York à Albany.

En même temps ou à peu près, en 1823, on inaugurait le canal Champlain d'une longueur de 105,6 kilomètres et d'une largeur de 12,1 mètres, qui permettait aux navires et aux barges de relier les ports et les villes du lac Champlain à l'Hudson et au port de New York. L'État du Vermont, qui avait hésité à se joindre aux autres états américains au moment de l'indépendance des États-Unis, et qui avait continué pendant tout le début du XIXe siècle à entretenir un commerce actif avec le Canada, glissa dans l'orbite commerciale de New York. C'était un autre arrière-pays naturel qui délaissait les ports du Saint-Laurent au profit des ports de l'Hudson[37]. L'ouverture des nouveaux canaux américains venait définitivement rattacher les régions américaines éloignées, comme le Vermont, le nord de l'État de New York et les régions riveraines des Grands Lacs aux États américains de l'Atlantique et confirmer l'emprise commerciale du grand port de New York (figures 20 et 21).

AIDES À LA NAVIGATION

L'autre développement qui améliora la navigation dans la voie navigable fut l'apparition des lumières et des aides à la navigation sur les Grands Lacs, dont le premier phare, déjà signalé, celui de Gibraltar Point à l'entrée de York (Toronto). Voici quelques-unes des dates les plus significatives de cette évolution[38] :

1803 Loi de la législature du Haut-Canada imposant une taxe à tous les navires de 10 tonnes et plus afin de défrayer les coûts d'érection et d'entretien des phares à construire

1803 Phare de Mississippi Point, à l'entrée de la rivière Niagara; il était visible à 7 milles

1810 Phare de l'île Forest, à la sortie est du lac Ontario près de Kingston

1810 Le gouvernement américain passe une loi en faveur de l'érection de phares sur les Grands Lacs

1816 Amendement à la loi du Haut-Canada annonçant la construction de nombreux phares et de bouées dans les chenaux

1818 Phare du port de Buffalo et du port d'Érié en Pennsylvannie, les deux premiers phares américains sur les Lacs

1820 Phare de l'île Galloo, à l'extrémité est du lac Ontario, et phare à l'entrée du port de Cleveland

1821 Phare du port de Sandusky

1822 Phare du port d'Oswego et de la rivière Genesee

1823 Phare du Fort Niagara, rive droite de la rivière

1825 Phare à l'entrée de la rivière Sainte-Claire au lac Huron

Pendant cette longue période, on construisit des quais à Québec et à Montréal, on y encouragea l'essor des chantiers maritimes; ailleurs, on construisit des entrepôts afin d'améliorer le stockage des marchandises. Le chargement et le déchargement des navires s'accomplissaient surtout en rade, grâce au va-et-vient incessant des chalands entre les navires et les quais.

L'ADMINISTRATION MARITIME AU CANADA

LES LOIS DE LA NAVIGATION ET LES CORN LAWS

Les lois les plus importantes qu'on commença à appliquer au Canada étaient commerciales et maritimes, il s'agissait des Lois de la navigation (*navigation laws*) et des *Corn laws*, toutes adoptées au milieu du XVIIe siècle, au temps de Cromwell. Les lois de la navigation définissaient et expliquaient les relations commerciales entre les colonies et la

37. Avant 1800, Montréal exerçait une autre fonction très rentable, celle de centre d'entreposage de grandes quantités de produits qui arrivaient des États du Vermont et de New York par la voie du Richelieu-lac Champlain et s'écoulaient sur les marchés locaux qui s'étendaient d'Halifax à Détroit, par un réseau de marchands qui se connaissaient et faisaient des affaires ensemble. Dans son étude des entreprises, Bliss emprunte à Richard Thorpe l'expression de *scotch peddlers* qui formaient une aristocratie de marchands. *Shopkeeper aristocraty*, *op. cit.*, p. 112.

38. Cette liste est basée sur les données de l'appendice VII, *Lights and navigation aids*, dans G. Cuthbertson, *Freshwater*, p. 300-304.

métropole. Elles établissaient que les marchandises provenant des autres continents que l'Europe devaient être transportées vers l'Angleterre par des navires anglais avec équipages anglais, et que celles venant d'Europe devaient être transportées en Angleterre par des navires anglais ou des navires du pays producteur. Tous les transports entre la métropole et ses colonies étaient réservés aux navires battant pavillon anglais avec équipage anglais. Toute marchandise européenne destinée à une colonie américaine devait passer par un port anglais. Les navires anglais commencèrent donc à transporter les produits du Canada, les fourrures, les bois, le blé, la farine, et revenaient de Grande-Bretagne avec des produits finis et manufacturés et des immigrants en grand nombre. C'était aussi vrai du poisson de Terre-Neuve, des fourrures, du poisson et des fournitures navales de Nouvelle-Écosse et du sucre des Antilles anglaises[39].

Les *Corn Laws* avaient été imposées afin de contrôler l'agriculture et de la favoriser, pour que les fermiers britanniques produisent davantage et offrent leurs fruits, leurs légumes, leurs viandes et leurs céréales à des prix raisonnables. On imposait des droits d'entrée sur les produits agricoles venus d'ailleurs. Le destin ou la vocation commerciale des Treize Colonies américaines allait en conflit direct avec les lois de navigation et les *Corn laws* dont le but principal était d'encourager, dans les colonies, l'essor et le développement d'activités économiques et de ressources complémentaires à celles de la métropole. Commercer avec les Antilles françaises et avec les pays européens ou sud-américains, c'était concurrencer directement l'Angleterre. Il y avait là un germe de révolte, un désir d'indépendance économique en puissance.

Après la révolution américaine, les Lois de la navigation continuèrent de régir le commerce de Terre-Neuve, de la Nouvelle-Écosse et des Canadas, favorisant surtout la Nouvelle-Écosse qui aspirait et réussit en partie à remplacer les Treize Colonies comme source d'approvisionnement, de nourriture et d'équipement naval en Amérique avec les Antilles anglaises et les autres colonies britanniques demeurées fidèles à la Couronne. Les Antilles dépendaient beaucoup de leurs contacts et de leurs échanges commerciaux avec les Treize Colonies, surtout les États plus au sud et plus rapprochés d'eux. La grande question était de savoir ce que l'on ferait avec les États-Unis. Continuerait-on de commercer avec eux comme avant? Cette question fut débattue au Parlement de Londres et il fut décidé de considérer les États-Unis comme un pays étranger, sans aucun privilège particulier.

Deux systèmes de commerce triangulaire furent organisés, qui permirent aux navires britanniques de contrôler les transports par eau et, par surcroît, les importations et les exportations des colonies nord-américaines. Le premier triangle consistait en transport de cargaisons de produits manufacturés, exportés de Grande-Bretagne vers les États-Unis, vendus dans ce pays et remplacés dans les cales des navires par des vivres, du bois, de la farine, des céréales et d'autres denrées à destination des Antilles anglaises. De là, les navires britanniques repartaient vers la Grande-Bretagne avec de la mélasse, du rhum et du sucre. Le deuxième triangle ressemblait au premier en tous points : les navires transportaient des produits manufacturés de Grande-Bretagne en Nouvelle-Écosse; de ces derniers ports, ils partaient avec de la nourriture et du bois vers les Antilles et ils retraversaient l'Atlantique avec des produits tropicaux. Tout cela était et devait être transporté uniquement sur des navires britanniques. L'idée était de permettre aux colonies du Canada de développer leur marché antillais et, quand elles seraient bien établies, de remplacer les marchands américains. L'évolution commerciale ne se produisit pas ainsi. L'arrivée des loyalistes et des immigrants dans les provinces maritimes augmenta les besoins en nourriture et en vivres; seule l'île du Prince-Édouard pouvait subvenir à ses besoins; quant au Nouveau-Brunswick et à la Nouvelle-Écosse, il leur était plus facile d'importer les aliments des États-Unis, à meilleur marché. Devant cette insuffisance locale, il était donc impossible de remplacer les États-Unis comme source de denrées alimentaires pour les Antilles anglaises.

39. Easterbrook et Aitken, *Canadian Economic History*, p. 110-111.

Les liaisons maritimes entre les provinces maritimes canadiennes et les Treize Colonies se développèrent avec le transport de denrées dont chacun avait besoin. Un autre lien commercial apparut, celui-là nord-sud, entre Halifax, les ports américains de l'Atlantique et les ports des Antilles anglaises et retour. Ce trafic entre le Canada et les Antilles s'amplifia, indépendamment des échanges directs et triangulaires avec la Grande-Bretagne. Dans ce contexte, l'application des Lois de la navigation devenait peu à peu désuète. L'honneur était sauf, car on transportait les cargaisons sur une ligne ou sur l'autre, dans des navires britanniques. Le gouvernement britannique savait déjà au début du XIXe siècle qu'il serait difficile de remplacer, de contourner, ou même de réduire le commerce entre les jeunes États-Unis et ses voisins au nord, les colonies britanniques nord-américaines restées fidèles. D'ailleurs, la guerre qui venait d'éclater en 1793 entre la France et la Grande-Bretagne força cette dernière à autoriser les Antilles à admettre des produits américains transportés dans des navires américains; par cette décision, l'application des Lois de la navigation entre pays nord-américains et britanniques fut affaiblie.

De la fin de la guerre de 1812 à 1846, les intérêts commerciaux canadiens consistaient à vendre leurs produits agricoles et forestiers en payant le moins de droits d'entrée et, si l'on devait en payer, qu'ils fussent les plus bas possible. La Loi de 1815 permettait au blé canadien d'entrer en Grande-Bretagne quand le prix local montait au-delà de 67 shillings le quart; le blé étranger qui provenait d'Europe ou d'ailleurs entrait quand le prix local grimpait au-delà de 80 shillings le quart; on accordait ainsi un tarif préférentiel au blé canadien[40]. Toutefois, à cause des distances, les fluctuations des prix à la demande étaient connues à Montréal bien des mois plus tard, créant des mécontentements partout et des difficultés de réglementation des prix. En 1825, un droit fixe fut imposé à l'entrée, assurant ainsi les producteurs canadiens qu'ils pouvaient exporter chaque année certaines quantités. Les intérêts commerciaux en Grande-Bretagne craignaient d'abaisser trop les droits d'entrée des blés et de la farine du Canada, car on aurait attiré ainsi le surplus des producteurs américains qui auraient vendu leurs produits agricoles au Canada et, par la route de transit du Saint-Laurent, auraient inondé le marché britannique. En effet, le blé américain, changé en farine à Montréal, devenait à l'entrée en Grande-Bretagne un produit canadien, profitant du tarif préférentiel accordé aux pays membres de l'Empire. L'objectif des marchands de Montréal et des meuniers et des expéditeurs du Haut-Canada fut d'attirer le plus de cargaisons américaines possible par la voie du Saint-Laurent.

ORDONNANCES ET AUTRES RÈGLEMENTS

En plus de ces lois qui s'appliquaient à tout l'empire britannique, on trouve des renseignements pertinents sur l'administration maritime au Canada dans les ordonnances des gouverneurs et du Conseil législatif du Bas-Canada. Ainsi, Murray, premier gouverneur-général anglais, émit en 1762 une ordonnance dans laquelle il soulignait que «pour la commodité du commerce et à la demande des principaux marchands du lieu» qui exerçaient déjà une influence prépondérante sur les nouvelles autorités, il procédait à la nomination d'un maître du havre à Québec qui veillerait à l'exécution de la loi, à la nomination d'un surintendant des pilotes et à la publication des règles et règlements que devraient observer tous les capitaines ou commandants de bâtiments qui montaient ou descendaient le Saint-Laurent jusqu'à Québec[41]. Le gouverneur Gage du district de Montréal établissait une maison des douanes à Montréal en 1762, en même temps que celle de Québec. C'était reconnaître implicitement, pour la première fois, l'autonomie du port de Montréal et son importance comme centre de commerce. «*All shipowners and other interested in trade are warned that all of the vessels coming from Europe or the colonies charged on account of merchants and others, who wish to come there to do*

40. Le «quart» était un paquet de huit boisseaux. Voir les excellents résumés de cette question dans W.T. Easterbrook et H.G.J. Aitken, *Canadian Economic History*, p. 288-292.

41. Bernier, Y., *Rapport sur le Pilotage*, vol. I, app. 26 et 27.

business, can follow their destinations up to the city of Montréal without being discharged and recharged with merchandise at Quebec under any pretext whatever, unless they are suspected of carrying goods of contraband, in the design of making illicit trade»[42].

Le surintendant du pilotage exerçait les responsabilités suivantes : la sécurité de la navigation sur le fleuve, l'emplacement des bouées et l'établissement et l'entretien des aides à la navigation. Son territoire s'étendait du golfe Saint-Laurent, à l'est d'Anticosti, jusqu'à Québec et en amont. Le pilotage n'était pas obligatoire entre le Bic et l'île aux Coudres. À partir de cette deuxième station cependant, on devait payer des droits jusqu'à Québec. Toute l'organisation nécessaire au pilotage était en place, depuis la formation des pilotes jusqu'aux navires pilotes, en incluant les péages et les conditions d'exploitation. Elle fut en fonction de 1762 à 1805, année de fondation de la Maison de la Trinité[43]. Quelques années plus tard, en 1768, le gouverneur Carleton émit une ordonnance qui modifiait et précisait l'organisation de base du pilotage. Il permettait également aux navires d'emprunter le chenal sud du Saint-Laurent, entre Québec et Rivière-du-Loup, et imposait une taxe aux navires pour défrayer les frais d'installation et d'entretien des aides à la navigation.

En 1775, avec le début des hostilités entre les treize colonies américaines et le Canada, le gouverneur força tout le trafic commercial sur les Grands Lacs à emprunter les seuls navires du roi ; les autres navires pontés qui étaient la propriété des commerçants ne purent naviguer, ainsi l'ordonna Carleton en disant qu'il mobilisait tous les navires et qu'ils étaient considérés «*such as were armed and manned by the Crown*». Cet empêchement força les commerçants à utiliser des navires non pontés, ce qui réduisit le volume transporté et accrut le temps et les coûts de transport. Dès 1783, les marchands de Montréal insistèrent pour qu'on leur permît de transporter leurs propres cargaisons sans restrictions. L'interdiction fut en partie levée en 1785, ce qui permit aux bateaux des commerçants de circuler à nouveau sur les Lacs, mais pas à des navires pontés.

En 1775, le gouverneur établissait un service de traversier entre Montréal et Longueuil, plus précisément entre le faubourg Québec et Longueuil, juste en aval du courant Sainte-Marie. L'exploitation de ce service fut confiée à Jacques Roussin qui devint responsable des bâtiments et de l'équipage ; on imposait un tarif de un à cinq schillings pour différentes marchandises et différents passagers ; le service se faisait sur demande, en répondant au signal sur l'autre rive[44]. Les permis d'exploiter un traversier entre les rives du Saint-Laurent étaient un monopole seigneurial ; par contre, on octroyait ailleurs des permis valides pour trois années à condition d'offrir et de donner un service efficace.

Lord Dorchester permit aux compagnies et aux sociétés de navigation d'exploiter des navires pontés de 90 tonnes et moins en 1788. Il régla la question épineuse des dettes encourues par les marchands qui avaient utilisé les navires du roi pendant la révolution américaine et leur permit de déduire les pertes en dommages pour négligence. Ce que plusieurs marchands prouvèrent sans difficulté. En 1788, le gouvernement publia une ordonnance basée sur une proclamation de 1787 qui ouvrit la route du Richelieu et du lac Champlain au commerce avec le Vermont surtout, accroissant les échanges de bois de construction, de céréales, de produits laitiers, de poissons et de fer[45].

Cette même année 1788, Dorchester émit une autre ordonnance qui avait pour objet de réglementer le pilotage sur le Saint-Laurent et d'empêcher des abus dans le port de Québec[46]. Par abus, on entendait réglementer plus efficacement les

42. W. H. Atherton, *Montreal 1535-1914*, vol. II, p. 19.

43. L'historique de la régie du pilotage sous le régime anglais est repris par J. Leclerc avec force détails dans son étude *Le Saint-Laurent et ses pilotes 1805-1860*, 1991, p. 124-150.

44. Note dans le *Bulletin des recherches historiques (BRH)*, vol. XXXV, mars 1929, nº 3, p. 181-183.

45. H. Neatby, *Quebec, The Revolutionary Age 1760-1791*, p. 221.

46. Bernier, Y., *Rapport sur le pilotage*, vol. IV, p. 28.

mouillages, les accostages, la décharge du lest et l'allumage de feux pour le chauffage du brai. Les deux responsables de l'application de la loi étaient le surintendant des pilotes et le capitaine du port. Ils veillaient à l'exécution de l'ordonnance et à poursuivre des délinquants, surtout pour des questions de déchargement de lest. Quant au pilotage, on instituait pour la première fois un régime d'apprentissage réglementé. En 1802, on comptait quarante-neuf pilotes en exercice entre le Bic et Québec. Ce nombre devint insuffisant avec l'accroissement du trafic, surtout après la guerre de 1812[47].

En 1790, dans une autre ordonnance, on traitait de l'obligation du capitaine du port d'obtenir du pilote un certificat de bonne conduite à bord, dès son arrivée à Québec[48]. Pour la première fois, les expressions «port de Montréal» et «pilotes et navigation du Saint-Laurent en aval de Montréal» étaient écrites en toutes lettres. On venait de créer le secteur administratif du fleuve entre Québec et Montréal. Dans l'ordonnance de 1797, les lois en vigueur furent amendées «afin de rendre plus efficaces les dispositions relatives au pilotage du Saint-Laurent entre le bassin de Québec et l'île du Bic, et d'améliorer la Navigation jusqu'à la cité de Montréal». Plusieurs océaniques de plus petite taille remontaient le fleuve jusqu'à Montréal, forçant les autorités à multiplier le nombre de bouées, de phares, de balises et d'autres aides à la navigation. Pendant plusieurs années, un pilote, Peter Fraser, avait été retenu pour installer les bouées et les autres balises sur le Saint-Laurent inférieur; c'était reconnaître le rôle éventuel que jouerait la Garde côtière canadienne. En plus des quarante-neuf pilotes qui exerçaient leur métier en aval de Québec, il y en avait vingt-trois qui offraient leurs services entre Québec et Montréal.

Dans les appendices à sa description du Bas-Canada, Joseph Bouchette énumère les droits de péage pour le service de pilotage sur le fleuve Saint-Laurent, c'est-à-dire le trajet dans les deux sens entre Québec et le Bic. Les maîtres et les commandants de vaisseaux payaient en livres, au Bureau de la Marine, les droits calculés sur la base de 2 shillings 6 pence par pied d'eau, en monnaie courante. Voici le tarif en usage au début du XIXe siècle :

	Par pied		
	£	s.	p.
1) *du Bic à Québec*[49]			
du 2 au 30 avril inclusivement	1	0	6
du 1er mai au 10 novembre inclusivement	0	18	0
du 11 au 19 novembre inclusivement	1	3	0
du 20 novembre au 1er mars inclusivement	1	8	0
2) *de Québec au Bic*			
du 2 au 20 avril inclusivement	0	18	13
du 1er mai au 10 novembre inclusivement	0	15	9
du 11 au 19 novembre inclusivement	1	0	9
du 20 novembre au 1er mars inclusivement	1	5	9

Le tarif augmentait en fin de saison avec l'apparition des glaces sur les eaux du fleuve, combinée à un accroissement du mauvais temps, de la pluie, de la neige et du brouillard; le tarif diminuait après le 1er mars. Le tarif d'été correspondait à la grande saison de navigation entre le 1er mai et le 10 novembre de chaque année. Autre détail intéressant, afin de constituer un fonds pour les pilotes infirmes, leurs veuves et leurs enfants, on déduisait un shilling par livre à cette fin. Le tarif en amont de Québec était basé sur le tonnage des navires :

47. *Ibid.*, vol. IV, p. 29.

48. *Ibid.*, vol. IV, p. 29. La conduite à bord voulait dire : pas d'abus de boisson ni de langage, et encore moins de vol.

49. On n'imposait pas de tarif d'hiver aux navires remontant vers Trois-Rivières ou Montréal, il n'y avait pas de navigation entre le 15 novembre et le 1er mai.
(£ : livres, s. : shilling, p. : pence)

de 100 à 150 tonneaux inclusivement,	2 livres, monnaie courante
de 151 à 200 tonneaux inclusivement,	3 livres, monnaie courante
de 201 à 250 tonneaux inclusivement,	4 livres, monnaie courante
de 251 tonneaux et plus	5 livres, monnaie courante[50]

Le traité de Jay de 1794 força les garnisons anglaises à quitter les positions qu'elles occupaient encore au sud des Grands Lacs. Les marchands de Montréal espéraient toujours reprendre les territoires au sud des Grands Lacs et continuer leur commerce des fourrures. Le repli des garnisons anglaises au nord de la frontière marqua la fin de l'hégémonie et du contrôle total de la navigation par l'Angleterre et le Canada sur les Grands Lacs. La législation maritime américaine dans ces eaux intérieures fut appliquée après 1800, année d'imposition des tarifs douaniers américains[51].

Deux événements influencèrent l'évolution des transports par eau dans le réseau Saint-Laurent/Grands Lacs. Le premier fut la création de la province du Haut-Canada par l'acte constitutionnel (1791) qui transféra l'administration du Haut-Saint-Laurent et des Grands Lacs à cette nouvelle province; le second fut l'imposition d'un tarif au droit sur les cargaisons qui remontaient le fleuve à Coteau-du-Lac. Comme les deux provinces n'avaient pas d'impôt direct et qu'on dépendait en très grande partie des droits et des taxes recueillis au port de Québec, elles avaient conclu qu'il serait raisonnable qu'un huitième des droits de douane perçus à Québec soient payés à la province du Haut-Canada. Cet accord cessa en 1795; à partir de cette date, cette province maintint à Coteau un inspecteur des douanes qui percevait les taxes sur les marchandises entrant dans le Haut-Canada par la voie du Saint-Laurent. Il demeura en fonction jusqu'en 1816, car, en 1817, les deux provinces signèrent une nouvelle entente qui prévoyait que le Bas-Canada paierait un cinquième des droits de douane perçus. Tout accord fut rompu en 1819, et cela jusqu'en 1822, quand, avec l'entente de la loi commerciale du Canada, la somme d'un cinquième demeura la base de la répartition des revenus qu'on devait ensuite réajuster tous les trois ans; cela dura jusqu'en 1840.

Si le gouvernement du Haut-Canada pouvait contrôler et percevoir directement des droits de douane sur les importations des États-Unis, c'était beaucoup plus difficile d'exercer un contrôle sur les importations qui arrivaient sur toutes sortes de navires des ports et des havres américains des lacs Érié et Ontario, en petites cargaisons, destinées à de petits ports et havres ontariens. À Québec, le tarif de base était de 2% sur la valeur des produits manufacturés qui arrivaient de Grande-Bretagne. On imposait des tarifs spéciaux sur les vins, les boissons alcooliques, le tabac et une liste d'articles comme le sel, le poisson, le blé, les pois, les fourrures et les peaux. À partir de 1819, des tarifs furent imposés sur certains produits importés des États-Unis. En général, cependant, la grande majorité des produits des États-Unis étaient libres de frais de douanes.

Joseph Bouchette a publié la liste partielle, mais combien révélatrice, des droits de base que l'on payait sur les marchandises et les cargaisons au début du régime anglais :

	£	s.	p.	
sur le gingembre	0	1	0	par quintal
sur le tabac	0	0	2	par livre
sur l'indigo	0	0	6	par livre
sur les noix de coco	0	0	1	par livre
sur les sucres étrangers	0	5	0	par quintal
sur le café	0	59	9	par quintal
sur les vins de Madère	7	0	0	par tonneau
sur les vins du Portugal et d'Espagne, via la Grande-Bretagne	0	10	0	par tonneau
sur la mélasse	0	0	1	par gallon

50. J. Bouchette, *op. cit.*, p. LXIV et LXV.

51. R. Armstrong, *Structure and Change. An economic history of Québec*, p. 115.

sur l'eau-de-vie (alcools)				
a) de Grande-Bretagne	0	0	3	par gallon
b) des colonies britanniques	0	0	6	par gallon
c) de pays étrangers via la Grande-Bretagne	0	0	9	par gallon
d) de pays étrangers directement	0	1	0	par gallon

Des droits additionnels étaient imposés toutes les deux ou quatre années. N'oublions pas les honoraires exigés par les commis de la douane au port de Saint-Jean-sur-le-Richelieu en 1796 :

	£.	s.	p.
1) pour chaque déclaration de l'arrivée et permission pour la décharge de tout vaisseau, barque ou bateau au-dessous de cinq tonneaux de port	0	1	3
2) pour chaque déclaration de l'arrivée et permission pour la décharge de tout vaisseau, barque ou bateau au-dessus de cinq tonneaux de port	0	2	6
3) pour tout vaisseau excédant 50 tonneaux de port	0	10	0
4) pour tout chariot, charrette, traîneau ou autre voiture	0	0	45[52]

La rubrique la plus révélatrice est le droit qu'on imposait à ceux qui arrivaient par la route au poste de douane, surtout en hiver; cette dernière liste est indicative du fort volume de marchandises et de denrées importées des États-Unis.

Après 1825, il devint plus facile d'importer, car le parlement impérial avait passé un règlement qui approuvait une longue liste de produits que l'on pouvait importer de pays autres que la Grande-Bretagne. Cependant, par la même occasion, on augmenta les droits de douane de 21/2 % à 15 %[53]. Une vague de protestations suivit, qui allait provoquer un examen complet des tarifs douaniers.

Sous l'administration britannique, on continua de réglementer le trafic des navires en fonction de leur exploitation et non en fonction de l'environnement. Cependant, on alla un peu plus loin, en réglementant plus sévèrement le transport de la poudre à tirer, en y ajoutant de multiples précautions à prendre à bord et lors du chargement et du déchargement, ce qui laissait présager qu'un jour on réglementerait le transport des hydrocarbures et des autres matières dangereuses (1792). On réglementa aussi la circulation des «bâtiments et vaisseaux venant de places infectées de la peste à faire la quarantaine» (1792). La création de la Maison de la Trinité, en 1805, à Québec, donna l'occasion d'introduire des règlements sur la propreté, l'entretien et le nettoyage des havres, des ports et des navires. En 1807, on devint plus précis en adoptant, pour le district de Gaspé, une pénalité contre les personnes qui jetaient du lest ou d'autres débris «préjudiciables ou nuisibles aux rivières, havres ou rades». Ce règlement s'appliquait aussi aux navires. Presque toute cette législation était défensive; elle corrigeait et empêchait des abus ou de mauvaises pratiques. Une législation positive en vue de protéger l'environnement n'existait pas encore.

RÉORGANISATION ADMINISTRATIVE, MAISON DE LA TRINITÉ ET LIMITES PORTUAIRES

Malgré l'imposition des lois et des règlements britanniques, on se référa souvent, après 1760, sinon à la lettre du moins à l'esprit de la grande ordonnance sur la marine de Colbert. Elle continua longtemps d'influencer la législation maritime au Canada, de même que le Code de commerce français de 1807. Les législateurs canadiens s'inspirèrent de ces deux documents quand ils rédigèrent

52. J. Bouchette, *op. cit.*, p. LXVI à LXXII.

53. E. Easterbrook et H.G.J. Aitken, *Canadian Economic History*, p. 287-288.

leur Septième rapport sur les lois canadiennes en 1864[54].

La fondation de la Maison de la Trinité à Québec, en 1805, marqua le début d'une réorganisation majeure dans l'évolution de l'administration maritime au Canada[55]. Basée sur le modèle anglais de Trinity House, corporation publique qui contrôlait la navigation sur la Tamise et «qui constituait un ministère de la Marine en dehors des cadres du gouvernement», la Maison de la Trinité de Québec avait les droits, les pouvoirs et les obligations combinés du surintendant du pilotage et du Maître du havre et percevait les fonds nécessaires à leur fonctionnement[56]. Sa juridiction s'étendait du golfe à Montréal, comme l'indique le titre de l'Acte :

> Acte pour mieux régler les Pilotes et Vaisseaux dans le port de Québec et dans les havres de Québec et de Montréal, et pour l'amélioration de la Navigation du fleuve Saint-Laurent : et pour établir un Fonds pour les pilotes infirmes, leurs veuves et leurs enfants.[57]

Le port de Québec correspond ici à la section du fleuve qui va du Bic à Montréal et qui inclut plusieurs havres, ceux de Québec, de Montréal, de Trois-Rivières et de Sorel. On définissait le havre de Québec, en 1805, comme la partie du fleuve qui s'étend depuis le Trou de Saint-Patrice jusqu'à la rivière du Cap Rouge inclusivement, et le havre de Montréal comme la partie qui s'étend depuis la baie au-dessous du courant Sainte-Marie jusqu'à la pointe de Sainte-Anne[58]. Les fonctions et les attributions étaient les mêmes : proposer des règlements non contraires aux lois maritimes de la Grande-Bretagne, surveiller et administrer le pilotage, s'occuper des aides à la navigation, dont la pose des bouées et le levage des ancres, l'entretien des fanaux et des amers sur terre, le nettoyage des sables et des roches du fleuve, l'amélioration générale du havre de Québec, le contrôle des chenaux et l'imposition d'amendes selon les cas. Le personnel initial comprenait un maître-gardien, un député maître-gardien, cinq gardiens, un maître du havre, un surintendant des pilotes et un greffier ou secrétaire[59].

On accéléra la formation des pilotes après 1812 à cause d'une augmentation assez forte du trafic. Une modification nécessaire fut introduite en 1822, assujettissant les bâtiments à vapeur au paiement des droits de pilotage. Les législateurs de la province du Bas-Canada adoptèrent cette même année une loi demandant, à tous les navires qui circulaient la nuit sur le fleuve ou s'ancraient, de porter une lumière entre l'aube et l'aurore[60]. On s'adaptait ainsi à l'évolution et aux changements qui survenaient dans les conditions de la navigation fluviale.

Les principaux ports du Haut-Canada étaient Kingston et York (Toronto) (figures 22 et 23). Selon Bouchette, Kingston a été bâtie sur les ruines du Fort Frontenac, «ses fondements datent de 1784», et elle est devenue «le principal entrepôt entre Montréal et tous les établissements le long des lacs vers l'ouest. Depuis le commencement du

---

54. *Septième rapport des Commissaires chargés de codifier les lois du Bas-Canada en matières civiles*, Code civil du Bas-Canada, Québec, 1865, t. 3, cité par J. Pineau dans «La Législation maritime canadienne et le Code civil québécois», *McGill Law Journal*, vol. 14, nº 1, 1968, p. 26-58.

55. Au XVIIIe siècle, on se servait en français de l'expression Chambre de la Trinité dans les rapports des Commissaires du port de Montréal. C'est une traduction préférable à «maison de la Trinité». L'usage au XIXe et au XXe siècle a consacré l'expression «Maison de la Trinité».

56. Bernier, Y., *Rapport sur le Pilotage*, vol. I, p. 31-32. Voir aussi l'étude de Jean Leclerc, *op. cit.*, qui reprend toute cette question en détail.

57. Bernier, Y., *Rapport sur le Pilotage*, vol. I, p. 32.

58. *Ibid.*, Vol. I, p. 33.

59. La maison de la Trinité a existé à Québec de 1805 à 1875, elle fut remplacée par la Commission du Havre de Québec cette année-là. Note dans *BRH*, vol. XLII, juillet 1936, nº 7, p. 425.

60. N. Corley, *op. cit.*, p. 291.

printemps jusqu'à la fin de l'automne tout est en activité; des navires de quatre-vingts jusqu'à près de deux cents tonneaux, employés à la navigation du lac, prennent et déchargent continuellement leurs cargaisons, aussi bien que les bateaux employés sur la rivière. Le havre, bien abrité et commode, est accessible à tous vaisseaux ne tirant pas plus de trois brasses d'eau, avec un bon ancrage tout près de l'extrémité nord-est de la ville; l'entrée est défendue par une batterie sur la Pointe Mississauga

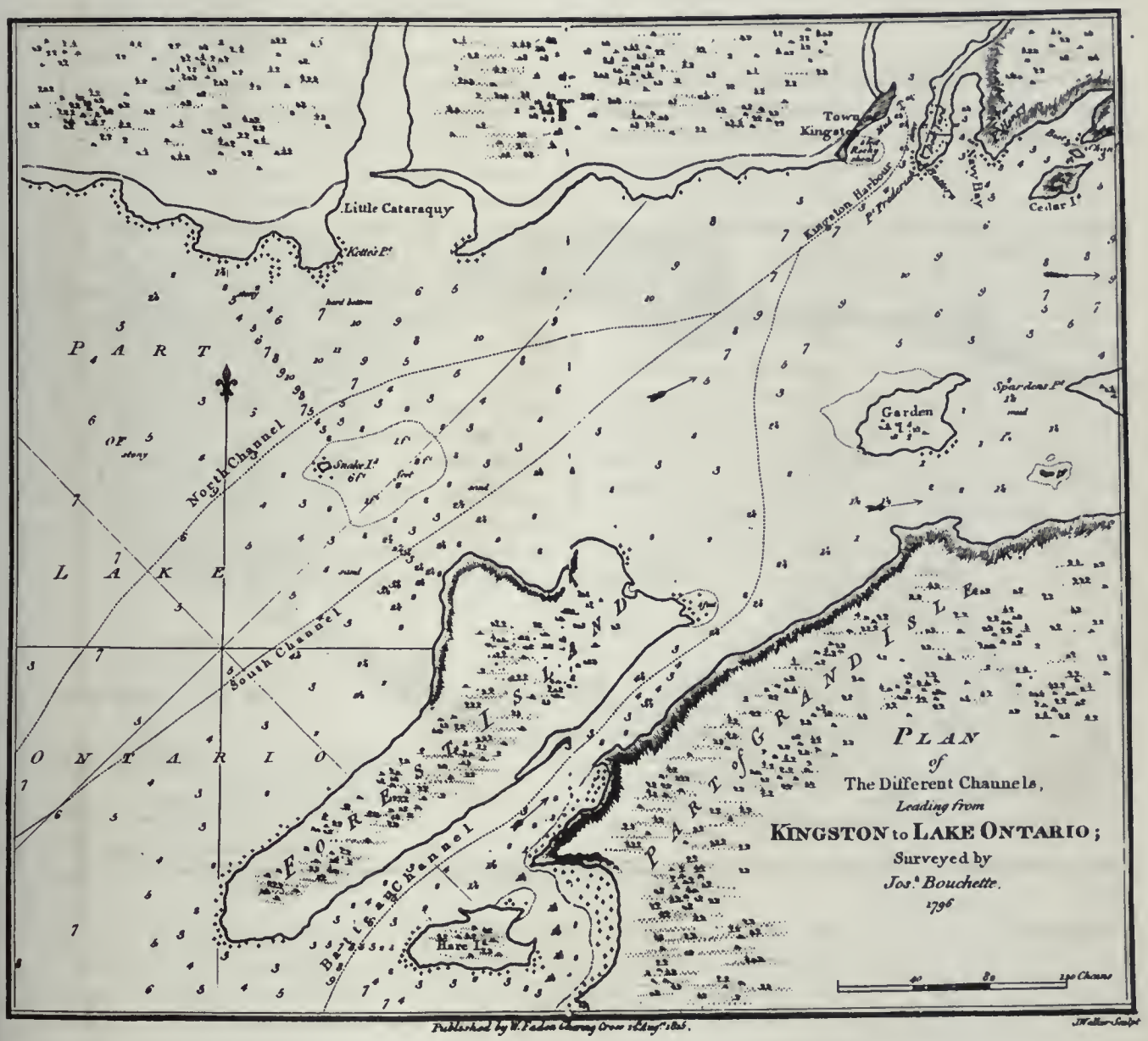


FIGURE 22. Le port de Kingston sur le lac Ontario et les chenaux d'approche du sud-ouest. Voir aussi l'emplacement de l'île Garden qui fut un centre de rassemblement des radeaux de bois qui descendaient le Saint-Laurent. Carte exécutée en 1796 par Joseph Bouchette, extraite de son livre *Description topographique de la province du Bas-Canada...*, publiée par W. Faden à Londres en 1815.

et une autre sur la Pointe Frédéric[61]». À l'est, Bouchette décrit ainsi l'emplacement de Fort Henry et de la base navale : «sur le côté occidental de Navy Bay sont le chantier, de vastes magasins, le terrain où l'on construit les vaisseaux de guerre, les casernes pour la marine, des quais...»[62]. Nous avons reproduit le plan qu'il dressa de Kingston en 1796, montrant les chenaux d'approche vers le port et l'île Garden qui deviendra le site d'assemblage des radeaux de la société Calvin. York devint port douanier en 1801 ; son premier quai, le quai Allan, qui s'appela par la suite le quai des marchands, fut construit en 1803. Plusieurs autres quais furent construits entre 1803 et 1810 à mesure que le trafic des navires augmenta ; les principaux étaient les quais du Roi, des Commissaires, des Fermiers et le quai Cooper ou Maitland, utilisé par les navires à vapeur[63]. Voici ce qu'écrit Joseph Bouchette, d'après sa propre carte dressée vers 1796 :

> Le havre de York est presque circulaire et formé par une presqu'île étroite qui s'étend obliquement de l'extrémité ouest du township de Scarborough l'espace de six milles, et se termine en pointe courte presque vis-à-vis la garnison ; embrassant aussi un superbe bassin d'environ un

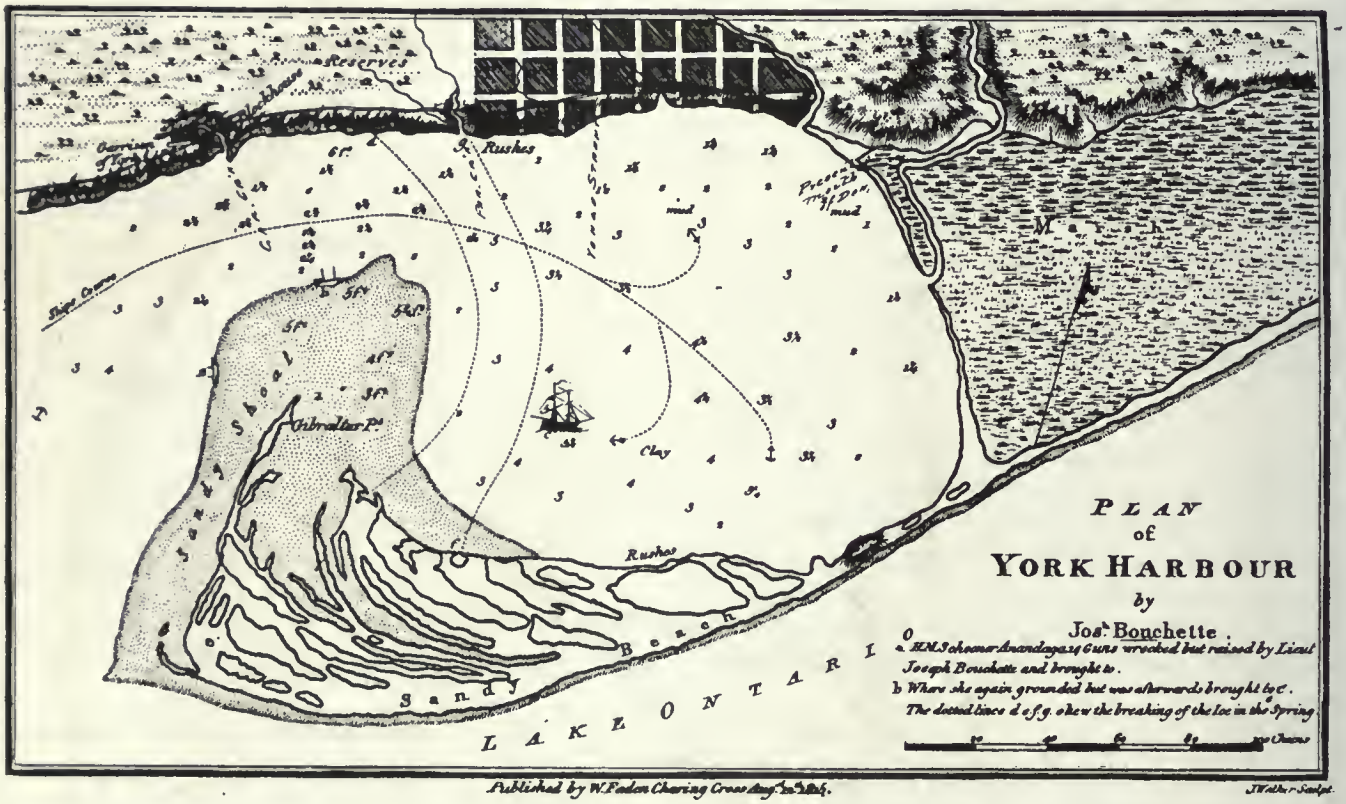


FIGURE 23. Plan du port de York (Toronto) préparé par Joseph Bouchette, montrant les mouillages et les profondeurs en pieds. On distingue bien la pointe Gibraltar où l'on érigea l'un des premiers phares sur le lac Ontario. Cette carte date probablement de 1796, elle fut publiée par W. Faden à Londres en 1815. Extrait de *Description topographique de la province du Bas-Canada...*

61. J. Bouchette, *op. cit.*, p. 619-620.
62. *Ibid.*, p. 620-621.
63. E.C. Guillet, *Toronto, from trading post to Great City*, p. 61.

mille et demi de diamètre, capable de contenir un grand nombre de navires, et à l'entrée duquel les vaisseaux peuvent être en sûreté pendant l'hiver.[64]

La deuxième grande période de développement aura lieu vingt ans plus tard.

L'ADMINISTRATION MARITIME AMÉRICAINE

La présence américaine commença après 1800 et s'imposa par la construction des quais, l'aménagement des premiers havres, l'installation des premiers phares et l'introduction d'une première réglementation. Le premier district de douanes ouvrit ses portes à Buffalo en 1805, mais on ne légiféra pas avant d'avoir réglé la guerre de 1812 par l'entente de Washington de 1817 qui définissait plus clairement la ligne frontière entre les deux pays dans les Grands Lacs. En 1815, un acte fut adopté, qui recommandait la construction du canal Érié, entre le fleuve Hudson et le lac Érié, idée déjà discutée pendant au moins trois décennies, alors qu'on recherchait une route qui donnerait accès aux Grands Lacs sans passer en territoire canadien. On vota aussi, chaque année, des sommes d'argent pour la construction de quais et l'aménagement de havres et de ports dès la première session du Congrès des États-Unis. Il y avait déjà sur le lac Ontario, en 1816, un monopole de navigation à vapeur qui impliqua les successeurs de Robert Fulton[65]. Ils reçurent de l'État de New York le droit exclusif de navigation à vapeur dans les eaux du lac Ontario. Il faut croire que la navigation et les transports par eau n'étaient pas encore l'apanage exclusif du gouvernement fédéral.

Avant l'ouverture du canal Érié et des canaux latéraux, les transports s'effectuaient par wagons ou chars à roues et bateaux. Il y avait de nombreux transbordements et transferts. Pour acheminer les marchandises et les effets personnels des colons qui s'en allaient s'établir dans l'Ouest, Walton and Company, de Schenectady, transportait le tout par bateaux et wagons jusqu'à Oswego. La société McNair, de ce dernier port, les transportait ensuite par voiliers vers Lewiston d'où la Société Porter, Barton and Company, qui avait un droit exclusif de portage à travers la péninsule du Niagara, les acheminait vers Buffalo; de là, les marchandises étaient transbordées dans un schooner vers l'escale ultime, Détroit, Chicago ou ailleurs. On comptait donc, au départ de New York, pas moins de six ruptures de charges avant d'atteindre un port du lac Érié[66].

64. J. Bouchette, *op. cit.*, p. 627-628.

65. J.H. Beers, *History of The Great Lakes*, vol. I, p. 587-588.

66. F.L. Zercher, «The Port of Oswego», dans *Proceedings of the New York State Historical Association*, vol. XXXIII, 1935, p. 308-317, à la page 311.

CHAPITRE 4

Réalisation de la première voie maritime du Saint-Laurent L'époque de la construction des canaux 1825-1850

Le grand événement de ces vingt-cinq années fut celui de la construction des canaux du Richelieu, du Saint-Laurent, de l'Outaouais et de la rivière Rideau, et du canal Welland, ce qui compléta le premier réseau de voies navigables, continu et sans obstacles, de l'Atlantique au lac Supérieur. En même temps que l'on construisit ces canaux afin de donner aux deux provinces une voie d'eau et de communications avec l'extérieur et l'intérieur du continent, la vocation maritime du port de Montréal se précisait. Les ingénieurs procédaient, en aval de ce port, aux plans d'aménagement d'un chenal plus profond et plus large qui permettrait aux navires océaniques de remonter le fleuve plus facilement et d'assurer des liaisons maritimes directes avec les ports d'outre-mer.

Avant que les chemins de fer n'offrent le choix d'un autre mode de transport aux passagers et aux marchandises, et avant que le réseau routier n'ait pris une certaine ampleur, cette période représenta l'apogée des transports par eau. Le Saint-Laurent était la route transcanadienne de l'époque et Montréal devenait un grand carrefour maritime. Partout, on construisit des quais afin de se relier directement à la circulation maritime qui animait cette grande artère de commerce.

ÉVOLUTION DES CONNAISSANCES MARITIMES : LA CONTRIBUTION DE BAYFIELD

Les travaux hydrographiques de Bayfield ont marqué cette période. Après avoir terminé les relevés cartographiques du lac Supérieur, il retourna en Angleterre en 1825. Deux ans plus tard, était-ce le mal du pays, la fascination du Saint-Laurent et des Grands Lacs, toujours est-il qu'il demanda à revenir au Canada afin de cartographier, d'une manière définitive, le golfe et le fleuve Saint-Laurent, des côtes occidentales de Terre-Neuve à Montréal, alléguant que peu de régions au monde causaient autant d'accidents de navires que celles-là[1].

1. S. Fillmore et R.W. Sandilands, *L'hydrographie au Canada (1883-1983)*, p. 39.

L'Amirauté anglaise acquiesça à sa demande et lui fournit le «GULNARE, un navire de 140 tonnes conçu spécialement suivant ses spécifications»[2]. Il passa quatorze années à cartographier le Saint-Laurent, revenant à Québec chaque hiver pour compiler les données et envoyer les épreuves à Londres pour correction. En 1841, il déménagea à Charlottetown où il termina les relevés du golfe Saint-Laurent et ceux de la côte est[3]. Durant cette longue et fructueuse carrière, de 1828 à 1855, il travailla à la rédaction de plusieurs ouvrages qui furent publiés à différentes dates par la suite. Il prit sa retraite et mourut à Charlottetown en 1885[4]. Vers le milieu du siècle, au moment où Bayfield publiait ses volumes, les premiers hydrographes locaux commençaient à compiler certaines données hydrographiques pour le compte du ministère des Travaux Publics, marquant les débuts, modestes bien sûr, d'un service hydrographique canadien, indépendant de celui de l'Amirauté anglaise[5].

À la même époque, à Washington, un jeune lieutenant de vaisseau nommé W.F. Maury qui, à la suite d'un accident, ne put retourner en service actif, devint directeur du dépôt des cartes et des instruments de la marine américaine. Il découvrit des milliers de livres de bord, datant des débuts de la marine nationale des États-Unis. Il lui vint à l'esprit de compiler et de rassembler ces milliers de renseignements sur les conditions météorologiques, les courants marins et d'autres observations utiles aux navigateurs. Il demanda aussi à la Marine d'exiger que chaque commandant remplisse une formule contenant des observations sur les vents, les courants, les marées, la météorologie et l'hydrographie des mers et des côtes qu'il visitait. Ce qui fut fait. Tous ces renseignements lui permirent de cartographier les grandes routes maritimes et de recommander les parcours les plus favorables. Il publia le résultat de ses compilations dans *Wind and Current Charts* en 1847[6]. En quelques années, ses cartes et ses tables devinrent indispensables, permettant à ceux qui les utilisaient de choisir la route la plus propice et de sauver des jours et des semaines de navigation. Il avait mis entre les mains des commandants des grands voiliers une aide à la navigation inestimable[7].

Au Canada, H. Phillpotts avait reçu de Lord Durham la tâche d'écrire un rapport sur les voies de communication de l'époque. Il divisa son rapport en trois parties : du lac Érié à la mer, en passant par le canal Welland, le lac Ontario et le fleuve Saint-Laurent; du lac Simcoe au lac Ontario, en passant par le lac Rice et la rivière Trent; et du lac Huron à Montréal, en passant par la rivière aux Français, le lac Nipissing et la rivière Outaouais[8]. Mis à part les descriptions et les recommandations qu'il faisait, Phillpotts reconnaissait que la grande route commerciale de l'avenir, celle qui concurrencerait la route du canal Érié, du fleuve Hudson et du port de New York, était la route du Saint-Laurent et non celle de l'Outaouais et du canal Rideau. Il recommandait fortement de compléter les travaux entrepris à Cornwall et en amont. «*Although the Ottawa and Rideau canals are most useful in a military point of view, and in the event of a war with the United States they would be invaluable, yet they are so circuitous, and so much impeded by lockage, that they will not answer for commercial purposes; at least they never can compete with the American canals for the trade of the Western*

2. *Ibid.*, p. 39.
3. *Ibid.*, p. 40.
4. Voir bibliographie.
5. S. Fillmore et R.W. Sandilands, *op. cit.* p. 57. On renvoie ici à l'ouvrage de D.W. Thompson, *Men and meridians*, vol. I, Ottawa, 1975. Comme exemple de carte de Bayfield, nous avons choisi celle du port de Québec vers 1827 (figure 53).
6. Voir les titres de ses ouvrages dans la bibliographie.
7. Voir les pages qu'on lui consacre dans A.B.C. Whipple, *op. cit.*, p. 41-45.
8. La première partie seulement est disponible, elle fut publiée dans Volume V, Professional Papers of the Corps of Royal Engineers, 1842, p. 140-193. *Report on the Inland Navigation of the Canadas*, APC RG1.ES, vol. 3.

States»[9]. Il notait que les écluses des canaux de l'Outaouais étaient trop petites pour les nouveaux navires à vapeur, que les transbordements se faisaient toujours dans de plus gros navires à Kingston, que la route était beaucoup plus longue, qu'elle comptait beaucoup plus d'écluses à franchir, bref : «*unless we open an uninterrupted navigation for large freight steamers, capable of conveying a cargo of at least 300 tons, without any transhipment before they arrive at Montréal or Québec, we have no chance of securing any great portion of that vast and important trade which may be induced to come by this route*»[10]. Il avait vu juste.

LA GRANDE PÉRIODE DE CONSTRUCTION DES CANAUX

LA VOIE DU RICHELIEU (FIGURE 24)

Voie d'invasions, de commerce et de contrebande, le Richelieu demeurait toujours, dans l'esprit de ses usagers en 1825, l'une des routes maritimes les plus importantes entre le Canada et

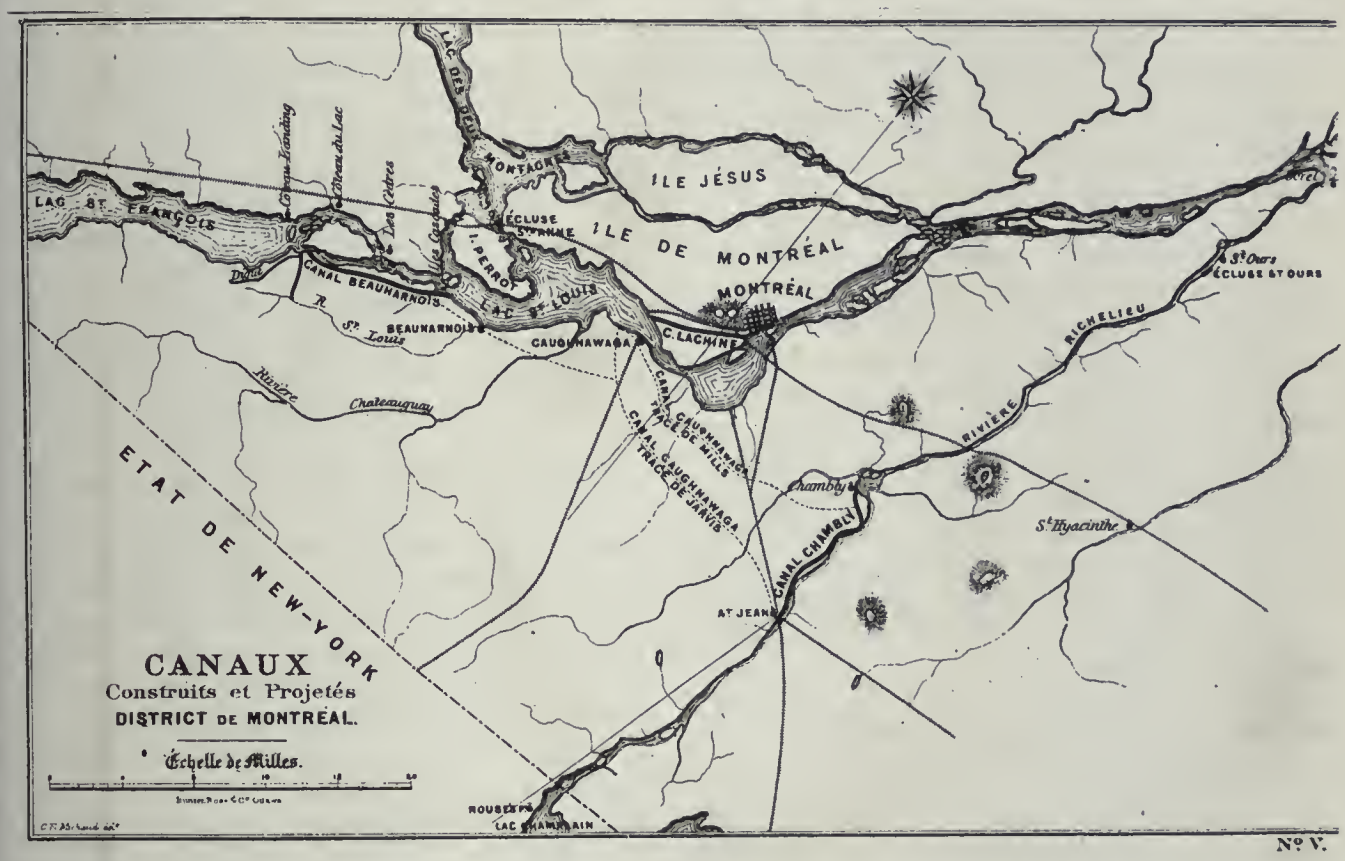


FIGURE 24. Canaux construits et projetés dans la région de Montréal. Période 1825-1850. La carte montre aussi le trajet proposé d'un canal entre Laprairie et Saint-Jean, appelé ici canal Caughnawaga. Planche nº V de J.-C. Chapais, *General Report of the Commissioner of Public Works for the year 1867*, Ottawa, 1868.

9. *Ibid.*, p. 157.
10. Legget, qui cite ce texte, n'hésite pas à pousser l'interprétation plus loin en écrivant : «*If one increases that figure of 300 tons a hundred times, much of Colonel Phillpotts' quoted statement could well have served as a manifest for the St. Lawrence Seaway and Power project completed in 1959*», *Ottawa River Canals*, p. 149.

les États-Unis de l'est. Le gouvernement craignait toujours de canaliser cette rivière et d'améliorer les conditions de navigation de peur de faciliter une autre invasion américaine. Pourtant les Américains avaient déjà canalisé le canal Champlain au sud du lac, il fallait faire quelque chose au nord afin de reprendre contact avec les pays riverains du lac et, si possible, d'accroître la circulation maritime sur cette voie.

Malgré les difficultés financières et autres, le Gouvernement du Bas-Canada débloqua les fonds nécessaires afin de creuser d'abord, en 1827, le canal et l'écluse de Saint-Ours, situés à 17,6 kilomètres en amont de Sorel et de l'embouchure du Richelieu, et ensuite le canal de Chambly en 1831. Les travaux furent arrêtés et repris plusieurs fois à cause de difficultés financières quasi permanentes et des troubles causés par la rébellion de 1837 dans la vallée du Richelieu. Le canal de Chambly ouvrit ses portes en 1843, il avait une longueur de 19,2 kilomètres et possédait neuf écluses de 36,3 mètres de longueur, 7,3 mètres de largeur et une profondeur de deux mètres chacune. Quant à l'écluse de Saint-Ours, l'étude d'un nouveau site retarda sa construction, elle n'ouvrit ses portes qu'en 1849. Ses dimensions étaient de 60 mètres de longueur, 16 mètres de largeur et 2,1 mètres de profondeur. L'ouverture des canaux de Saint-Ours et de Chambly complétait l'aménagement de la voie navigable du Richelieu à une profondeur moyenne de deux mètres. Elle est demeurée inchangée jusqu'à nos jours.

RECONSTRUCTION DU CANAL LACHINE (FIGURE 24)

Ce n'est qu'après l'union des deux Canadas, en 1841, que le nouveau gouvernement approuva une politique de construction de canaux qui permettrait de naviguer sans interruption entre l'Atlantique et les Grands Lacs. On décida en 1841 de procéder immédiatement à l'élargissement du canal Lachine, d'en réduire le nombre d'écluses de six à cinq et d'approfondir le chenal en aval du port de Montréal. Ainsi, les dimensions des écluses passèrent à une longueur de 60 mètres, une largeur de 12,9 mètres et une profondeur de 2,7 mètres. Dans la première section qui s'étendait jusqu'au bassin Saint-Gabriel, on creusa à une profondeur de cinq mètres. Le tout fut complété en 1848. C'est une date importante dans l'histoire du développement des canaux au Canada, car on essayait de synchroniser l'ouverture de tous les canaux ayant la profondeur commune de 2,7 mètres, cette année-là.

LES CANAUX DE BEAUHARNOIS, CORNWALL, ET WILLIAMSBURG

Depuis leur élargissement en 1817, les premiers canaux que l'on avait construits pour éviter la succession de rapides qui s'échelonnaient entre les lacs Saint-François et Saint-Louis, ceux aux noms descriptifs de Cascades, des Cèdres, de la Faucille, du Trou-du-Moulin, du Rocher Fendu et de Coteau, n'avaient pas été modifiés. Un seul canal fut construit, situé au sud du Saint-Laurent, avec écluses de même dimension que celles du canal Lachine. Ce fut le premier canal de Beauharnois, construit entre 1842 et 1845, qui s'étendait entre les villages de Beauharnois et de Valleyfield sur une distance de 18 kilomètres ; il avait neuf écluses et deux barrages à son entrée en amont afin d'accroître le niveau de l'eau (figures 25 et 26).

À la même époque débutèrent les travaux de construction du canal de Cornwall ; les premiers plans datent de 1833 et l'ouverture, de 1843. On y retrouvait le même genre d'écluses, construites en pierre taillée, de mêmes dimensions qu'ailleurs. Le canal avait six écluses et une longueur totale de 17,6 kilomètres, il permettait aux navires d'éviter le rapide du Long Sault, l'un des plus difficiles et des plus revêches à la navigation sur le haut Saint-Laurent (figure 26). Les canaux de Williamsburg, tous situés en amont du canal de Cornwall, furent construits avec les mêmes caractéristiques que les autres, entre 1844 et 1847. Tous permettaient d'éviter des rapides et n'étaient pas utilisés à la descente, alors qu'on pouvait «sauter» les rapides ; ils étaient séparés les uns des autres de plusieurs kilomètres. Vers l'amont, il y avait le canal de la Pointe Farran, du Rapide Plat et du Galop. En tout, il s'agissait de six écluses utilisées surtout en montant. Quelques petits barrages avaient été érigés ici et là pour alimenter les canaux et contrôler les courants locaux. Après le village d'Iroquois, la

navigation était ininterrompue à travers les Mille-Îles jusqu'au lac Ontario qui donnait accès aux ports de Kingston, de Toronto et d'Hamilton, et à l'entrée du canal Welland, à Port Dalhousie, et du canal Érié, à Oswego.

Pour la première fois, en 1848, le Saint-Laurent était navigable sur tout son parcours, depuis Montréal jusqu'au lac Supérieur, grâce à ce premier réseau de canaux. Il offrait une profondeur double de celle de l'Érié et des écluses plus larges, il constituait la réponse, l'autre choix pour le trafic fluvial. Si le canal Érié continuait de rivaliser avec la nouvelle voie, la vraie menace, l'autre rivalité s'annonçait déjà, sérieuse et nouvelle, efficace et utilisable douze mois par année, celle des chemins de fer naissants. La lutte entre ces deux grands modes de transport commençait sur ce continent.

FIGURE 25. Plan du fleuve Saint-Laurent entre Coteau-du-Lac (à gauche) et les Cascades (à droite), montrant les trois routes à l'étude du futur canal de Beauharnois, juste au sud du Saint-Laurent. La route retenue fut la plus rapprochée du fleuve. Cette carte fait partie du rapport de H. Phillpotts à Lord Durham en 1842, *Report on the Inland Navigation of the Canadas*. En bas, profil de la route nº 3. Au nord du Saint-Laurent, on distingue l'emplacement des premiers canaux. Collection de cartes et plans des Archives nationales du Canada. (*NMC* 34154 2/2)

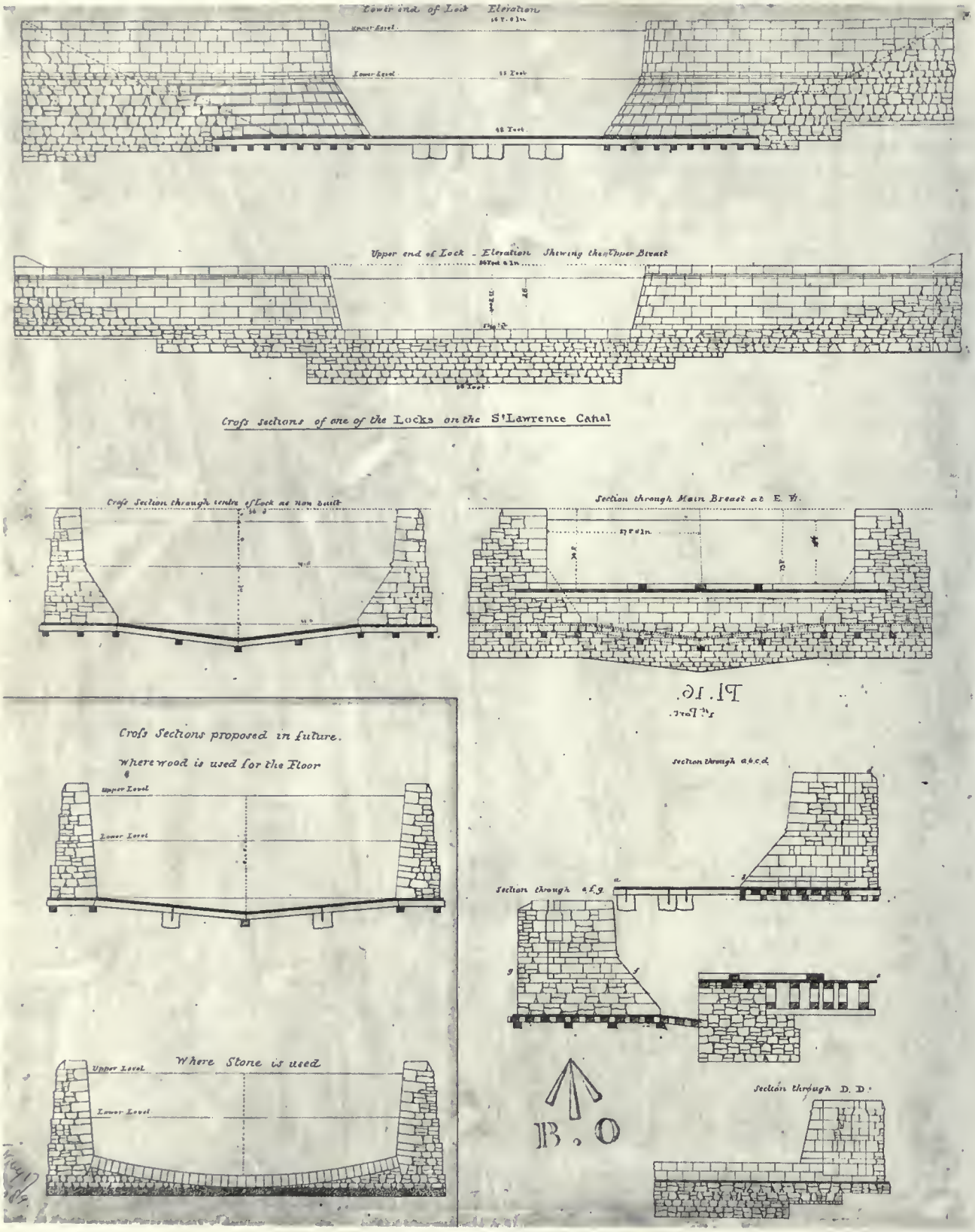


FIGURE 26. Plans détaillés des coupes de bassin d'écluses à construire pour les canaux du Saint-Laurent. Ces plans ont été publiés dans le rapport que H. Phillpotts écrivit à la demande du Lord Durham, *Report on the Inland Navigation of the Canadas*, 1842. Collection de cartes et plans des Archives nationales du Canada. (*NMC* 29318 1/2)

LE RÉSEAU DE L'OUTAOUAIS ET DE LA RIVIÈRE RIDEAU : UNE ROUTE ALTERNATIVE DE COURTE DURÉE (FIGURE 27)

Une route alternative au Saint-Laurent était un plan fort valable, si jamais la menace des Américains d'envahir le Canada et de couper l'axe vital de communication et de transport du Saint-Laurent se répétait comme en 1812. L'Outaouais était bien connu, Champlain en avait fait la reconnaissance; c'était la route la plus courte et la plus directe vers les grands espaces de l'Ouest. En aménageant cette rivière, il devenait possible, à partir d'Ottawa, en empruntant la rivière et les lacs Rideau, de rejoindre Kingston et le lac Ontario. Les colonies canadiennes auraient ainsi une autre voie navigable, plus sécuritaire que celle du Saint-Laurent.

Après les fourrures, ce fut le bois qui descendit les rapides à destination de Montréal et de Québec pour être expédié vers la Grande-Bretagne. Philémon Wright avait inauguré la navigation à vapeur sur l'Outaouais avec le navire UNION OF OTTAWA en 1822, entre Hull et Grenville[11]. La navigation à vapeur se faisait en trois tronçons, entre Hull et Grenville, entre Carillon et Sainte-Anne et, finalement, entre Sainte-Anne et Lachine. Ces trois tronçons étaient entrecoupés de rapides,

FIGURE 27. Localisation générale des canaux du Saint-Laurent, de l'Outaouais, de la rivière et du canal Rideau, de l'écluse de Sainte-Anne et des canaux de Chambly et de Beauharnois en 1850. Planche II dans J.-C. Chapais, *General Report of the Commissioner of Public Works for the year 1867*, Ottawa, 1868.

11. Ce navire avait été construit à Hawkesbury par Thomas Mears et fut exploité par un syndicat d'hommes d'affaires, dont Philémon Wright. Morgan H.R., *Steam Navigation on the Ottawa River*, p. 370.

ceux de Grenville, de la Chute-à-Blondeau, de Carillon, et ceux de Sainte-Anne entre les lacs des Deux-Montagnes et Saint-Louis. Il était normal de canaliser cette rivière un jour, conjointement avec le réseau de la rivière et des lacs Rideau, et ainsi relier Montréal à Kingston en passant par Ottawa[12].

La *Saint-Andrews Steam Forwarding Company* avait déjà construit une écluse en bois, à Vaudreuil, en 1816, à une profondeur de 1,6 mètre, qu'elle réservait à ses propres bateaux, en exclusivité, malgré les protestations des concurrents. On avait construit des «canaux» primitifs en aval de Grenville, «il ne s'agissait que de simples tranchées formées par le déplacement de grosses roches arrondies, particulièrement nombreuses sur la rive nord de la rivière des Outaouais, à la hauteur du Long Sault»[13]. Ces travaux étaient rudimentaires, ce n'était qu'un nettoyage local du chenal naturel ou d'un chenal près de la rive. Ce n'est qu'après l'inspection des lieux et des sites par les ingénieurs qu'on en arriva à la préparation des premiers plans et devis en 1819, modifiés ensuite en 1829[14]. Les ingénieurs qui travaillèrent aux plans et devis et à la construction de ces canaux n'étaient pas les ingénieurs royaux (*Royal Engineers*) mais ceux du *Royal Staff Corps*, dirigés pendant des années par le capitaine, puis colonel Henry Du Vernet, dont le nom doit être associé à ces canaux, de la même manière qu'on a associé le colonel By aux travaux de génie du canal Rideau[15]. Les travaux d'aménagement des canaux durèrent une quinzaine d'années dans les secteurs suivants, tous situés sur la rive nord de l'Outaouais :

a) canal de Carillon, trois écluses sur un parcours de 3,34 kilomètres, avec canal d'alimentation qui puisait son eau dans la rivière du Nord. Les écluses avaient les dimensions suivantes : 40,1 mètres de longueur, 10 mètres de largeur et une profondeur de 1,5 mètre sur le seuil. Période de construction de 1830 à 1834 ;

b) canal de Grenville, sept écluses sur un parcours d'environ 10 kilomètres. Sur un total de sept écluses, les dimensions des trois écluses supérieures, construites avant 1828, étaient copiées sur celles du canal Lachine (30,4 mètres de longueur, 6 mètres de largeur, profondeur de 1,5 mètre), alors que les quatre autres étaient semblables aux écluses du canal Rideau (40,7 mètres de longueur, 10 mètres de largeur, profondeur de 1,5 mètre). Période de construction de 1819 à 1828. Ce canal servit de laboratoire à la construction des deux autres, on y apprit beaucoup de choses sur l'épaisseur du roc, les fondations granitiques, les sols, les dépôts d'alluvions et l'hydrologie de la rivière ;

c) canal de la Chute-à-Blondeau. Il s'étendait sur un parcours de moins d'un kilomètre et demi, avec une écluse aux dimensions semblables à celles du canal Rideau et aux écluses inférieures de Grenville et de Carillon. Période de construction entre 1829 et 1834[16] ;

d) écluse de Sainte-Anne et Vaudreuil (détails plus loin dans le texte).

Ainsi, en 1834, l'Outaouais avait été canalisé d'Ottawa-Hull jusqu'à la sortie aval du lac des Deux-Montagnes, entre Sainte-Anne de Bellevue et Vaudreuil; l'écluse de Vaudreuil fut aussi reconstruite «entre 1832 et 1833, à l'échelle des écluses du canal Grenville»; elle était la propriété

12. Robert Legget, *Ottawa River Canals and the Defence of British North America*. C'est l'ouvrage le plus fouillé et le plus récent sur les canaux de l'Outaouais. Il apporte cette correction qu'à peu près tous les travaux, depuis les plans et devis, furent exécutés par le *Royal Staff Corps*, un régiment spécial de l'armée britannique qui n'exista que de 1800 à 1835.

13. N. Lafrenière, *Le réseau de canalisation de la rivière de l'Outaouais*, p. 19. Ne pas confondre ici avec l'autre Long-Sault, celui du Saint-Laurent, dans les environs de Cornwall.

14. *Ibid.*, p. 32. Voir sa description des travaux à Carillon.

15. Nous sommes d'accord avec l'essai de réhabilitation de Du Vernet que Legget a amorcé dans sa récente étude *Ottawa River Canals*. Voir l'appendice « A » « *The Royal Staff Corps in Canada* », p. 217-227.

16. D'après l'ouvrage de N. Lafrenière, p. 39.

de l'*Ottawa and Rideau Forwarding Company* présidée par John Molson[17]. C'était la seule écluse de l'Outaouais sur la rive droite. Poursuivant la politique qui consistait à charger des taux excessifs aux concurrents, l'*Ottawa and Rideau Forwarding Company* ne tarda pas «à établir un monopole commercial sur tout le circuit de canalisation de l'Outaouais, se prolongeant même au-delà, sur le canal Rideau»[18]. Pendant près de sept ans, les concurrents cherchèrent un moyen d'éviter l'écluse de Vaudreuil et ses péages excessifs. En 1840, on découvrit un chenal praticable à travers les rapides de Sainte-Anne, où l'on construisit l'écluse entre 1840 et 1843. Ce qu'il y avait de particulier, c'est qu'elle fut construite par le Bureau des Travaux de la Province du Bas-Canada comme écluse commerciale aux dimensions de 57,5 mètres de longueur et 13,6 mètres de largeur, s'apparentant plus aux nouvelles écluses du Saint-Laurent.

De cette première canalisation de l'Outaouais, Normand Lafrenière retient trois faits pertinents : premièrement, la nouvelle voie navigable relevait de plusieurs entités administratives, une société privée à Vaudreuil jusqu'en 1843, le Gouvernement du Bas-Canada à Sainte-Anne et le Gouvernement impérial de Londres à Carillon, Chute-à-Blondeau et Grenville. Chacun des trois groupes, et c'est là son deuxième point, poursuivait des buts différents, commerciaux ou militaires[19]. Le troisième fait, peut-être plus important que les autres, fut d'avoir donné aux trois écluses supérieures du canal Grenville des dimensions plus petites, ce qui força la batellerie à s'ajuster en conséquence, donc à utiliser des navires plus petits et à limiter les volumes et les tonnages qu'on aurait pu transporter en plus grandes quantités et à des coûts moindres, si toutes les écluses avaient eu des dimensions standard. Cette anomalie disparaîtra en 1882 quand on ouvrira le deuxième réseau de canalisation de l'Outaouais.

LE CANAL RIDEAU (FIGURE 27)

Le nom du Colonel By, des ingénieurs royaux, est toujours associé à la construction du canal Rideau, entre Ottawa et Kingston, de 1826 à 1832. Il donna son nom à Bytown avant qu'Ottawa ne devienne la capitale du Canada. Il s'agissait d'utiliser la rivière et les lacs Rideau et une succession d'autres lacs pour joindre les deux villes et assurer une liaison par eau entre l'Outaouais et le Saint-Laurent. La caractéristique unique au Canada de cette voie navigable est qu'elle passe d'un bassin de drainage à l'autre et qu'elle monte pour redescendre ensuite, comme le canal de Panama entre les océans Atlantique et Pacifique. Depuis sa construction, le canal Rideau n'a pas subi de modifications si ce n'est l'électrification de quelques écluses et le balisage du chenal avec des aides à la navigation très modernes ; dans son ensemble, il est demeuré tel quel. Tous se félicitent aujourd'hui de l'avoir préservé ; c'est devenu une attraction touristique et un canal très utile à la plaisance en saison. En 1832, c'était un lien commercial névralgique et, pendant plus de quinze ans, ce fut la voie navigable alternative par rapport au Saint-Laurent. Les dimensions de ses écluses étaient de 40,7 mètres de longueur par environ 10 mètres de largeur et 1,5 mètre de profondeur. À partir d'Ottawa, les navires empruntaient trente-trois écluses en montant jusqu'au lac Upper Rideau, puis descendaient quatorze écluses afin d'arriver à Kingston[20].

Dans l'esprit des concepteurs britanniques originaux, la dimension des écluses du canal Rideau était de 30,4 mètres de longueur par 6 mètres de largeur et une profondeur de 1,5 mètre, c'est-à-dire un canal suffisant au passage des canonnières, donc construit pour des fins militaires et non commerciales. By eut le mérite et la ténacité d'insister pour qu'on construise des écluses plus longues, plus larges et plus profondes afin que le canal Rideau serve aussi à des fins commerciales, comme moyen

17. *Ibid.*, p. 41, ce qui correspond à l'échelle des trois écluses supérieures, plus petites que les écluses standard à Carillon et à Chute-à-Blondeau ainsi qu'à celles du canal Rideau.

18. *Ibid.*, p. 41.

19. *Ibid.*, p. 41.

20. Dans le tableau 4.1, nous avons résumé toutes les caractéristiques de ce système encore en usage aujourd'hui.

de transport vital, ininterrompu et loin de toute menace américaine. Il entrevoyait le canal comme une route utilisée largement par les nouveaux navires à vapeur. Ainsi, pensait-il, l'Angleterre et ses colonies du Haut et du Bas-Canada rivaliseraient avec les Américains pour le contrôle du commerce dans les Grands Lacs et pourraient même devenir prépondérantes. Il pensait sans doute à conserver au Canada naissant le contrôle commercial d'un grand arrière-pays, et il était au courant du rôle du canal Érié et du succès qu'il connaissait depuis 1825. C'est ce même By qui «recommanda de donner aux bateaux à vapeur l'accès au lac Champlain, en agrandissant les écluses du canal Richelieu, pour ainsi assurer à la province de Québec le commerce de cette partie du Canada et celles des États-Unis en bordure du lac»[21]. By ne réussit pas à faire approuver ses plans d'une écluse de 45,4 mètres de longueur par 15,2 mètres de largeur et une profondeur de

TABLEAU 4-1

Caractéristiques physiques du canal Rideau, d'Ottawa à Kingston

Distance en kilomètres à partir d'Ottawa	Numéro et nom de l'Écluse		Dénivellation en pieds/mètres	
Outaouais	Au pied de la première écluse		131,0 / 39,9	Au-dessus du niveau de la mer
0	Écluses 1-8	Ottawa	79,0 / 24,0	Montant
6,7	Écluses 9-10	Hartwell	21,5 / 6,5	Montant
8,4	Écluses 11-12	Hogs Back	14,5 / 4,4	Montant
14,8	Écluse 13	Black Rapids	9,1 / 2,7	Montant
22,9	Écluses 14-16	Long Island	25,3 / 7,7	Montant (Chenal-Kemptville)
62,6	Écluse 17	Burritts Rapids	9,0 / 2,7	Montant
67,3	Écluse 18	Nicholson	6,5 / 1,9	Montant
67,7	Écluse 19	Nicholson	8,0 / 2,4	Montant
68,3	Écluse 20	Clowes	7,5 / 2,3	Montant
71,8	Écluses 21-23	Merrickville	24,6 / 7,5	Montant
84,9	Écluse 24	Kilmarnock	2,0 / 0,6	Montant
90,4	Écluse 25	Edmonds	9,1 / 2,7	Montant
92,8	Écluses 26-27	Old Slys	16,0 / 4,8	Montant
94,1	Écluses 28-30	Smith Falls	26,0 / 7,9	Montant
94,7	Écluse 31	Smith Falls	8,5 / 2,5	Montant
98,1	Écluse 32	Poonamalie	5,7 / 1,7	Montant Entrée Grand lac Rideau
104,7	Canal Tay vers Perth	Écluses 33-34	25,0 – 7,6	(longueur du canal 9,8 km)
128,7	Écluse 35	The Narrows	3,0 / 0,9	Montant Entrée du lac Rideau Supérieur
128,7	Point culminant du Réseau		407 / 124	Au-dessus du niveau de la mer
136,3	Écluse 36	Newboro	7,7 / 2,3	Descendant
144,0	Écluse 37	Chaffeys	10,7 / 3,2	Descendant
148,2	Écluse 38	Davis	9,0 / 2,7	Descendant
155,2	Écluse 39	Jones Falls et Bassin	13,7 / 4,1	Descendant
155,4	Écluses 40-42	Jones Falls	44,7 / 13,6	Descendant
172,6	Écluses 43-44	Upper Brewer	18,0 / 5,4	Descendant
175,5	Écluse 45	Lower Brewer	13,0 / 3,9	Descendant
191,2	Écluse 46	Kingston Mills et Bassin	9,8 / 2,9	Descendant
191,3	Écluses 47-49	Kingston Mills et Bassin	35,0 / 10,7	Descendant
198,7	Kingston – Pont-levis Lasalle		246,0 / 74,9	Au-dessus du niveau de la mer

Source : *The Canals of Canada*, 1953, p. 33-37.

Note : Dimensions en mètres – Écluse standard : longueur 40,8 ; largeur 10,0 ; profondeur 1,7.

21. John P. Heisler, *Les canaux du Canada*, p. 25.
George Randzens, *The British Ordinance Depot and Canadian Canals 1815-1855*, Waterloo, 1979, 204 p.

2,4 mètres. Ce qu'il obtint, ce fut l'approbation d'une écluse de dimensions moindres, mais utile. Les désavantages de cette voie navigable alternative étaient sa longueur et le temps qu'on prenait pour naviguer entre Montréal et Kingston par l'Outaouais et le canal Rideau. Ce fut quand même la seule route sans portages ni transbordements entre 1832 et 1848.

LE PREMIER CANAL WELLAND (FIGURES 28 ET 29)

William Hamilton Merritt, marchand et minotier de St. Catharines en Ontario, et George Keefer unirent leurs efforts, en parlèrent à leurs amis, à leurs proches, aux hommes d'affaires de la péninsule du Niagara et commencèrent à recueillir les fonds et à préparer les plans et devis du premier canal Welland. Ils connaissaient l'existence des premiers canaux du Saint-Laurent et des plans de construction du canal Érié. Ils savaient qu'on pouvait construire un canal à travers la péninsule du Niagara et que l'escarpement serait un obstacle redoutable à franchir. En 1818, ils demandèrent au Parlement du Haut-Canada d'étudier la possibilité de construire un tel canal et d'en relever le tracé original le plus pratique. Le Parlement approuva;

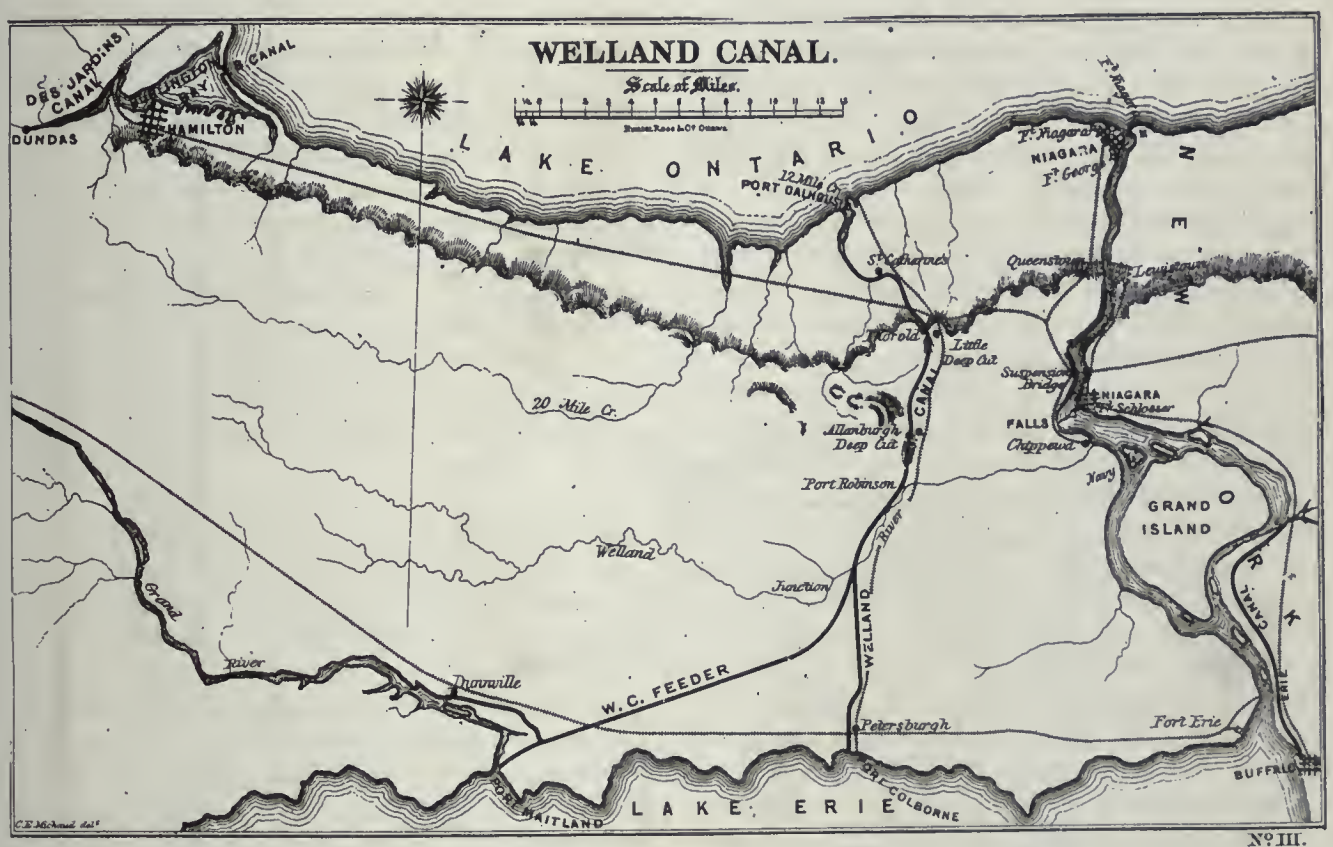


FIGURE 28. Carte générale montrant l'emplacement du deuxième canal Welland qui relie les lacs Érié et Ontario, entre Port Colborne et Port Dalhousie, ainsi que le canal d'alimentation entre Dunnville et Port Maitland et la jonction avec la rivière Welland.
Voir aussi, à l'extrémité gauche de la carte, les canaux Burlington et Desjardins qui reliaient Dundas à la baie de Burlington et, à droite, le canal Érié, sur une distance de quelques kilomètres entre Buffalo et Tonawanda.
Planche III de J.C. Chapais, *General Report of the Commissioner of Public Works for the year 1867*, Ottawa, 1868.

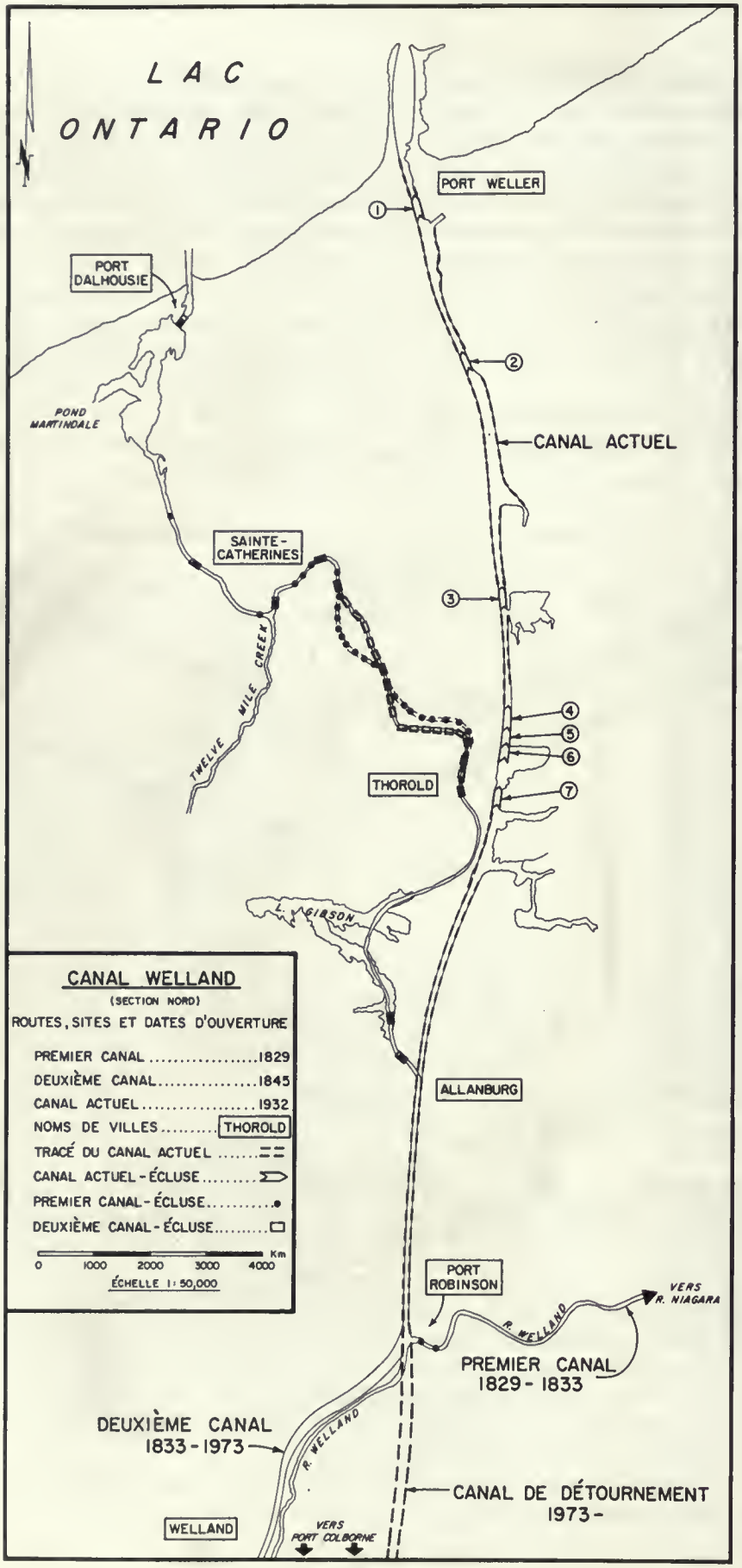


FIGURE 29. Carte détaillée des canaux I et II de Welland avec leurs écluses; parcours entre Port Dalhousie, Port Robinson et Welland, comparé au parcours du canal actuel.

un rapport favorable fut rédigé, qui proposait un tracé entre les rivières Welland et *Twelve Mile Creek*. L'utilisation des voies d'eau existantes fut adoptée dans son ensemble afin de réduire les coûts. Le canal commençait à Port Dalhousie sur le lac Ontario, empruntait le ruisseau Twelve Mile et se terminait à Port Robinson; en ce point, les navires empruntaient la rivière Welland vers l'est jusqu'à Chippewa et, de là, remontaient la rivière Niagara jusqu'au lac Érié. D'une profondeur d'un peu plus d'un mètre au départ, on le creusa à 2,5 mètres pour le passage des schooners.

La *Welland Canal Company*, société privée composée de quarante-cinq actionnaires, possédant un capital de 45 000 livres sterling, fut alors fondée. Les travaux débutèrent en 1824 et furent terminés en 1829, à l'automne, après des difficultés de toutes sortes, la plus pénible étant le manque de fonds. On obtint l'appui financier du Parlement du Haut et même du Bas-Canada, d'intérêts londoniens et new-yorkais. Le canal original avait une longueur de 44 kilomètres, il comprenait trente-neuf écluses construites en bois; chaque écluse avait une longueur de 33,5 mètres entre les deux portes, une largeur de 6,7 mètres et une profondeur de 2,4 mètres. Tout se fit au pic et à la pelle; la main-d'œuvre d'origine irlandaise gagnait 63 sous par jour.

Le plan nécessitait un canal d'alimentation pour maintenir un niveau souhaitable; il prenait sa source à Grand River sur le lac Érié, plus précisément à Dunville, et rejoignait le canal de navigation près de l'emplacement actuel de la ville de Welland. Avec l'augmentation du trafic, disent les uns, avec les difficultés d'exploitation, disent les autres, on décida en 1830 de prolonger le canal directement de Port Robinson à Port Colborne sur le lac Érié, par un tronçon de dix-huit kilomètres de long. C'est en 1833 que le premier canal Welland traversa la péninsule d'un bout à l'autre; il avait une longueur totale de 42 kilomètres, 40 écluses, et permettait aux navires d'éviter la rivière et les chutes Niagara. Il est symbolique de mentionner aujourd'hui que les deux premiers navires qui franchirent le canal, en le remontant, à partir de Port Dalhousie, furent deux schooners, l'un canadien, le ANNE AND JANE de York et l'autre, américain, le R.H. BOUGHTON, de Youngstown dans l'État de New York. «Les navires étaient tirés par des attelages de chevaux ou de bœufs circulant dans des sentiers situés de chaque côté du canal»[22].

La *Welland Canal Company* exploita le canal de 1829 à 1841. Le principal problème était l'insuffisance de fonds pour l'entretenir et l'exploiter efficacement. Les péages ne suffisaient pas à amasser les sommes nécessaires parce que le trafic n'augmentait pas au rythme prévu. Durant cette période, le canal Welland assuma un rôle strictement régional; c'était le lien qu'empruntaient les navires, surtout américains, entre les lacs Érié et Ontario, entre Cleveland et Oswego par exemple. Tant et aussi longtemps que l'on n'aurait pas un réseau de canaux de dimensions semblables en aval du lac Ontario, le canal Welland ne serait qu'un maillon dans la chaîne de canaux américains qui reliaient cet arrière-pays au port de New York. Les navires canadiens l'empruntaient aussi, mais en nombre inférieur. Les armateurs de Buffalo avaient le choix d'emprunter le canal Érié ou le canal Welland, il n'y avait pas de monopole. Merritt et ses associés présentèrent une pétition au Parlement du Haut-Canada afin qu'il achète le canal et en prenne la responsabilité, ce qui fut réalisé en 1841. Cette année-là, après l'union des deux Canadas, le nouveau gouvernement opta pour une politique de développement systématique des canaux le long du Saint-Laurent, afin de doter le pays d'une grande artère fluviale et commerciale et d'arrêter le détournement des navires canadiens et de leurs cargaisons vers les canaux américains. Une stratégie et des plans concrets furent élaborés afin de reconstruire le canal Welland à une profondeur uniforme de 2,7 mètres. On construisit ce second canal selon le même tracé que le premier, en réduisant le nombre des écluses de quarante à vingt-sept, toutes construites en pierre taillée, d'une longueur standard de 45,7 mètres et d'une largeur de 8,1 mètres. Les chenaux et les écluses du premier canal devinrent les barrages régulateurs des nouvelles

22. Adm. de la Voie Maritime du Saint-Laurent - *Le canal de détournement de Welland*, 1973, p. 19.

installations. Ce deuxième canal fut construit entre 1841 et 1845, tout en continuant d'utiliser le canal d'alimentation pour assurer un niveau d'eau minimum pendant les éclusages. L'entreprise d'État, dont c'était véritablement le rôle et la tâche, succéda à l'entreprise privée.

LE CANAL TRENT (FIGURE 30)

Durant cette grande période de construction des canaux, on avait pensé en construire un qui utiliserait la rivière Trent et deviendrait le raccourci précieux entre le lac Ontario, la baie Georgienne et le lac Huron. La route était connue des voyageurs de l'époque des fourrures qui l'empruntaient entre York et la baie Georgienne; la remplacer par une voie navigable était une évolution normale. Trois sections du long et pittoresque canal Trent furent construites, non reliées entre elles, entre 1833 et 1844. Elles furent reliées en un tout, par écluses et autres sections, cinquante ans plus tard. La voie navigable naturelle du Saint-Laurent et des Grands Lacs, quoique plus longue, s'était avérée plus importante, elle attirait le commerce et les échanges des ports et des villes riveraines des lacs Érié et Huron et de la rivière Détroit. Il y avait, le long de ce parcours, un trafic potentiel plus considérable que par le raccourci entre Trenton et la baie Georgienne.

Thomas Keefer souligne l'évolution des concepts de dimensions des écluses, reliée aux besoins de transport, ce qui se traduirait aujourd'hui par

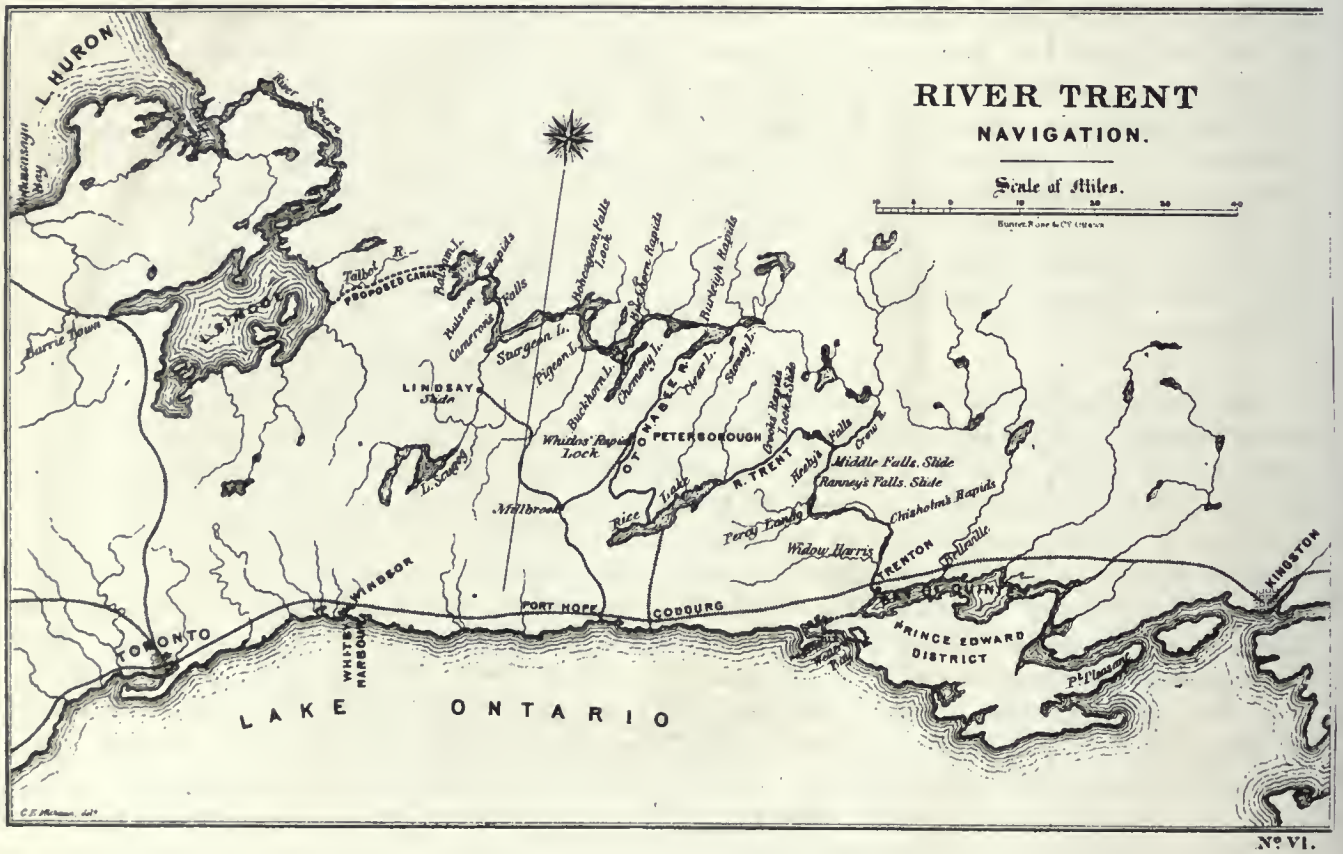


FIGURE 30. Localisation de la voie navigable de la rivière et du canal Trent en 1850 entre les lacs Ontario et Huron. Une nouvelle voie navigable intérieure qui favorisait le peuplement de la région. Planche VI dans J.C. Chapais, *General Report of the Commissioner of Public Works for the year 1867*, Ottawa, 1868.

une «étude du trafic potentiel». Il a présenté dans une compilation l'évolution du concept d'écluse en la titrant *Lock vacillations* :

Année	Situation de l'écluse	Dimensions en pieds		
		longueur	largeur	profondeur
1780	Écluses de Cascades et de Coteau	35	6	2,5
1804	Écluses de Cascades et de Coteau	110	20	4
1819	Canaux militaires de l'Outaouais (Grenville)	106	19	6,5
1825	Écluse du canal Lachine	100	24	4,5
1829	Écluses en bois du 1er canal Welland	110	22	8
1832	Écluse du canal Rideau	134	33	5
1834	Écluse du canal Grenville	130	32	6,5
1834	Écluse du canal Carillon	126,5	32	6
1834	Écluse du canal Chute-à-Blondeau	131	33	6
1843	Écluse de Sainte-Anne	190	45	6
1843	Écluse du canal de Chambly (Richelieu)	118	23	7
1843	Écluse du canal de Cornwall	200	55	9
1846	Écluse du canal de Beauharnois	200	45	9
1846	Écluse du deuxième canal Welland	150	26,5	10,25
1847	Écluse de Saint-Ours[23] (Richelieu)	200	45	7

LES CANAUX BURLINGTON ET DESJARDINS

Le canal Burlington a été ouvert à la navigation vers 1826. On avait simplement creusé un passage à travers la flèche de sable de Burlington afin de permettre aux navires de rejoindre directement le port d'Hamilton situé au sud de la Baie. De même, le canal Desjardins, situé plus à l'ouest et ouvert en 1837, permettait d'atteindre la ville et le port de Dundas. Les deux canaux n'avaient pas d'écluses, c'étaient des passages dragués qui nécessitèrent beaucoup de travaux d'élargissement et de dragage du chenal dans les années qui suivirent leur ouverture. Le canal de Burlington, dont l'ouverture officielle eut lieu en 1832, avait une longueur de 300 pieds (91,4 m), une largeur de 100 pieds (30,4 m) et une profondeur de dix pieds (3 m); le canal Desjardins avait une longueur de 3,5 milles (5,6 km), une largeur de 33 pieds (10 m) et une profondeur de 7,5 pieds (2,2 m). Ce dernier était administré par une société privée.

QUAIS, PORTS, AIDES À LA NAVIGATION

SUR LES GRANDS LACS ET EN AMONT DE MONTRÉAL

La construction de nouveaux quais, l'élargissement du chenal, la construction de nouveaux ports, de hangars et d'entrepôts se firent parallèlement à la pénétration vers l'ouest du peuplement, à l'organisation de plus en plus sophistiquée de la navigation et à l'évolution des transports par eau sur les Grands Lacs.

Du côté américain, entre 1800 et 1820, les marchands, les hommes d'affaires et les entrepreneurs organisèrent les services de navigation jusqu'à Green Bay, avec la construction de quais à Mackinac Island, Détroit, Érié, Fairport et Buffalo. La plupart du temps, il s'agissait d'entreprises privées qui, sous la direction d'un groupe de citoyens, prenaient l'initiative de construire un quai, rudimentaire d'abord, plus solide par la suite. Sous l'administration du président Monroe, en 1824, le gouvernement américain commença à planifier, à améliorer et à construire des quais, à draguer les chenaux d'entrée, comme ceux contrôlant l'entrée du port de Presqu'île à Érié, en Pennsylvanie, et de Sackett Harbor dans l'État de New York en 1826, et à développer les ports d'Oswego, Sandusky, Plaisance, Cleveland, Lorain et Conneaut[24]. Les noms des futurs grands ports américains sur les Grands Lacs apparaissent sur les premières cartes marines américaines. Quelques-uns disparaîtront à l'apparition des chemins de fer et des camions, perdant tout leur trafic au profit de ces nouveaux modes de transport, les autres augmenteront leur trafic et deviendront les grandes escales de l'avenir dans ces mers intérieures.

23. T.C Keefer, *The Canals of Canada*, p. 39.

24. J.W. Larson, *History of Great Lakes Navigation*, p. 4.

Entre 1829 et 1840, on procéda systématiquement à la réparation des premiers quais construits en bois, à creuser les premiers chenaux d'accès aux ports du Saint-Laurent et des rives des lacs Ontario et Érié, ainsi qu'à l'agrandissement des ports de Détroit, Green Bay et Chicago. Le gouvernement fédéral américain cessa d'octroyer des fonds à cette fin après 1840; il recommencerait à les verser après la guerre civile américaine[25]. Les premiers quais avaient une longueur approximative de 66 mètres (200 pieds) et étaient construits en bois. Ils furent remplacés par des quais en béton vers 1840, sans abandonner tout à fait le bois.

En 1837, seize ports étaient équipés avec des phares, dont le premier d'entre eux à Érié en 1818[26]. La progression de la circulation des navires américains se fit rapidement durant cette période; il n'y avait qu'un navire à vapeur et trente à quarante voiliers en amont de Niagara Falls en 1825; quinze ans plus tard, on recensait 61 vapeurs et 225 voiliers[27]. L'ouverture des canaux Érié et Welland à la navigation, le premier en 1825, le second en 1829, favorisa les liaisons maritimes et fut l'une des causes de l'accroissement de la batellerie dans les Grands Lacs. Avec l'obtention de fonds en 1841 et dans les années qui suivirent, les premiers relevés hydrographiques des lacs débutèrent grâce à l'initiative du capitaine William G. Williams, travaux qui furent terminés en 1882[28].

Après 1840, les demandes d'amélioration des ports et des conditions physiques de la navigation provenaient surtout des intérêts riverains du lac Michigan. Au début des années 1850, on s'éveilla à la nécessité de creuser un chenal dans les rivières qui réunissaient les Grands Lacs entre eux (*the connecting channels*) : la rivière Détroit, le lac et la rivière Sainte-Claire entre les lacs Ontario et Huron, et la rivière Sainte-Marie entre ce dernier et le lac Supérieur. Vers la fin de cette période, en 1848, le raccordement par voie d'eau entre la rivière Illinois et le canal du lac Michigan fut complété, permettant à une batellerie à faible tirant d'eau de passer du port de Chicago au réseau du Mississippi, réunissant pour la première fois, sans portage, les deux grands bassins hydrographiques qui se partagent une très grande superficie du continent nord-américain.

Du côté canadien, l'évolution fut à peu près semblable. Il y avait très peu de quais en Ontario avant 1820; le chargement et le déchargement des navires à voiles se faisaient en utilisant de plus petites embarcations ou par échouement des bateaux sur la grève. Il en était de même pour les passagers. Avec l'arrivée des navires à vapeur, les bateaux furent relégués au trafic côtier et local. Les premiers quais furent construits par des sociétés privées, comme à Cobourg et à Port Hope en 1829, et à Port Burwell en 1830, «*where between 1834 and 1875, some forty-two vessels were constructed there*»[29]. En général, on construisit quais et havres sur les lacs Ontario, Érié et Huron dans les années 1830 et 1840. D'autres quais et havres seront aménagés le long des rives du lac Supérieur après 1850. À Toronto, on construisit des quais additionnels dans les années 1830 et 1840, dont le «nouveau quai» en 1837[30]. L'événement important, en fin de période, en 1850, fut la création d'une commission portuaire de cinq membres, responsable du quai de la Reine, mais non des quais privés[31]. Ce quai avait plus de trois cents mètres de longueur et offrait à son extrémité une profondeur de trois à quatre mètres[32].

25. *Ibid.*, p. 5.
26. J.B. Mansfield, *History of the Great Lakes*, Vol. I, p. 292.
27. J.W. Larson, *op. cit.*, p. 6.
28. *Ibid.*, p. 9.
29. E.C. Guillet, *op. cit.*, p. 459.
30. E.C. Guillet, *Toronto from trading post to Great City*, p. 63.
31. *Ibid.*, p. 71. Il s'agit de «*An act to provide for the future management of Toronto Harbour*».
32. *General Report of Public Works 1867*, p. 493.

On plaça des bateaux-phares pour indiquer le chenal du lac Saint-Louis en 1850, des phares à Lachine et aux approches du port de Montréal, au quai de Lancaster sur le lac Saint-François, à Presqu'île, à Gull Island, à l'île Mohawk, à Port Maitland et à Goderich dans les années 1840. Ces phares et ces bateaux-phares annonçaient le début de la navigation de nuit.

EN AVAL DE MONTRÉAL : RECHERCHE D'UN CHENAL À APPROFONDIR (FIGURE 31)

En aval de Montréal, on cherchait à creuser un chenal plus profond qui ferait de ce port un terminus maritime, un grand centre de transbordement du trafic, au même titre que Québec. La rivalité s'accentuait entre les deux villes. Blanchard a qualifié cette longue période d'un meilleur accès à la mer de «bataille pour le port»[33]. Les hommes d'affaires et les marchands de Montréal étaient plus conscients que jamais de la situation géographique de leur port, carrefour des voies navigables de l'Outaouais, du Saint-Laurent supérieur et du Richelieu, et de la position stratégique de leur ville et de leur port au centre de la vallée du Saint-Laurent. Avec l'ouverture des canaux de l'Outaouais, de Rideau et du Richelieu et ceux en construction sur le haut Saint-Laurent après 1840, il était impératif de réaliser quelque chose de tangible en aval et de s'organiser en conséquence.

Le contrôle de la gestion du port et de la partie du fleuve qui en dépendait devint un objectif primordial. On commença donc la revendication d'une Maison de la Trinité, à Montréal afin que le port devienne autonome par rapport à celui de Québec et à son administrateur qui s'occupait de la gestion du fleuve, de l'estuaire et d'une partie du golfe Saint-Laurent. On obtint gain de cause en 1832 ; en réalité la Maison de la Trinité fonctionna à partir de 1839. Le territoire du port de Montréal comprenait la partie du fleuve qui allait des rapides de Lachine à Portneuf. La Maison de la Trinité de Montréal devenait donc le service responsable de l'entretien et de l'amélioration du chenal dans ce secteur. La «bataille pour le port» était loin d'être terminée. On savait que le seul moyen d'accroître la circulation océanique vers Montréal était d'aménager un chenal d'accès plus profond et mieux balisé. Le principal obstacle à corriger était les trois battures qui s'étendaient d'une rive du lac Saint-Pierre à l'autre et formaient de grands bassins. Le Colonel By, qui avait examiné les cartes hydrographiques du temps, croyait que le chenal naturel se maintiendrait seul, si on le creusait à travers ces trois battures[34]. L'accroissement du flot naturel à ces endroits empêcherait qu'il se remplisse, ce qui nécessiterait peu d'entretien. En aval du lac Saint-Pierre, depuis Pointe-du-Lac jusqu'à Québec, le chenal était profond en général, il n'y avait pas d'îles mais quelques hauts-fonds à éviter. Dans ce secteur, il s'agissait de bien baliser la route au moyen de lumières et de phares. Il était nécessaire aussi de creuser un chenal en aval de Montréal, pour prévenir et contrôler les crues et les inondations du printemps. Tant que le port n'était qu'une plage de débarquement et que tous les transbordements ou arrivages s'effectuaient en amont du courant Sainte-Marie, il n'y avait pas de quais situés en dehors des murs et des fortifications, on enrayait les crues ou on les subissait sans trop de peine. En s'agrandissant, la ville se sentait plus menacée par les inondations saisonnières. Dans les années 1840 furent construits en face du port un mur de revêtement et un remblai, partie intégrante d'un développement portuaire moderne[35].

En 1826, les Montréalais soumirent une pétition à l'Assemblée législative du Bas-Canada pour qu'on nettoie le chenal de ses roches et autres obstructions et qu'on creuse un chenal afin de rendre Montréal accessible à des navires de 250 tonnes[36].

---

33. Dans son article, Dubuc souligne l'autre raison de cette bataille : «...l'histoire de la navigation à vapeur sur le Saint-Laurent, entre Québec et Montréal, c'est l'histoire de la longue lutte que devait mener celle-ci pour ravir le titre de plus grand port de mer», *Montréal et les débuts de la navigation à vapeur*, p. 111.

34. N. Corley, *The Saint-Lawrence Ship Channel 1805-1865*, p. 288.

35. *Ibid.*, p. 283.

36. *Ibid.*, p. 294.

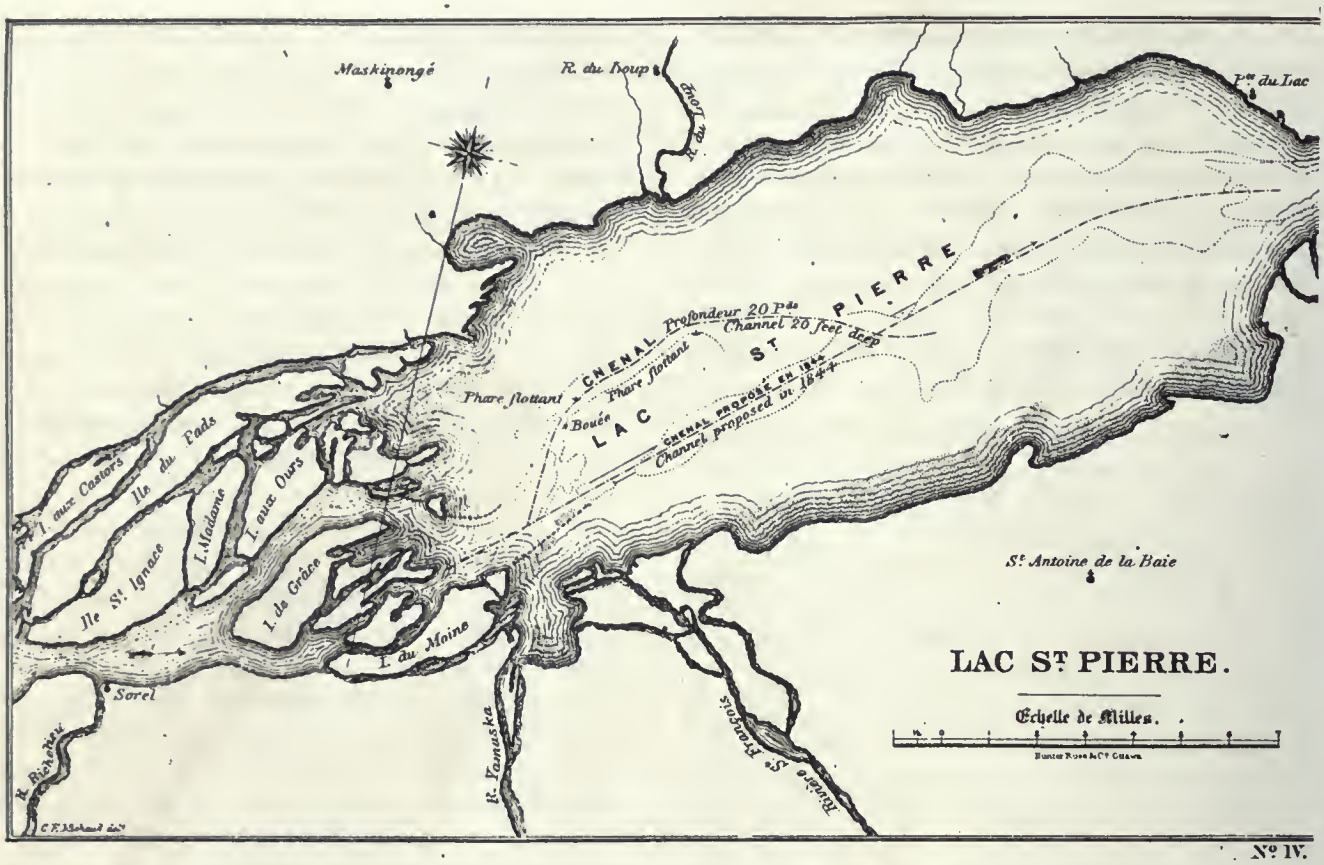


FIGURE 31. Recherche d'un chenal à approfondir dans le lac Saint-Pierre, en aval de Montréal, période 1840-1850. Planche IV dans J.C. Chapais, *General Report of the Commissioner of Public Works for the year 1867*, Ottawa, 1868.

En 1830, le gouvernement demanda à Henry W. Bayfield qui avait réalisé l'hydrographie des Grands Lacs, de faire un relevé du lac Saint-Pierre[37]. Il recommanda de couper la batture du centre du lac; ailleurs, à son avis, le chenal était assez profond. Rien ne se fit pendant cinq ans. Bayfield fit un autre examen de la situation; il recommanda cette fois de draguer le chenal naturel. Son rapport resta lettre morte. En 1841, le gouvernement demanda à David Thompson, le grand explorateur de l'Ouest qui s'était retiré à Longueuil, en face de Montréal, de faire un relevé du lac Saint-Pierre. Il en conclut que le chenal devait avoir une profondeur moyenne de cinq mètres et qu'il serait possible de le draguer[38]. On procéda à l'achat de deux dragues, deux navires à vapeur et quelques barges en 1844. La même année, le président du comité des travaux écrivit dans son rapport que le chenal naturel avait trop de courbes, qu'il était préférable de creuser un chenal en ligne droite. Hélas, en 1845, ayant dépassé de beaucoup les sommes allouées, les travaux furent suspendus. Bayfield réexamina la situation; il revint sur son opinion et recommanda la ligne droite, non sans

37. *Ibid.*, p. 294.

38. C. Atherton, Rapport sur les travaux projetés dans le lac Saint-Pierre, *AJALC*, vol 5, nº 3 (1846), Appendice 21N. L'auteur déposa ce rapport en 1843, il favorisait le dragage du chenal actuel, le balisage de ce même chenal et la construction de phares permanents.

avoir indiqué que, s'il avait connu les faits et s'il avait été consulté, il aurait recommandé de creuser et d'élargir le chenal naturel, mais, dans les circonstances, après avoir dépensé de grosses sommes, il valait mieux continuer à creuser et à élargir le chenal en ligne droite[39]. Au milieu de la controverse habituelle, le chenal en ligne droite fut dragué à une profondeur de trois à quatre mètres et à une largeur de 45 mètres[40]. Les travaux furent suspendus en 1848, repris et suspendus à nouveau jusqu'en 1850. Que de temps et d'efforts et d'argent perdus! On terminera le dragage du chenal naturel de Montréal à Québec en 1865 à une profondeur moyenne de six mètres (20 pieds)[41]. L'un des grands responsables de cette réalisation fut John Young, le fondateur du port moderne de Montréal.

Le balisage de la route fut exécuté plus rapidement et avec moins de controverse. Vers la fin de la décennie 1840-1850, une navigation continuelle devint possible de jour et de nuit grâce à l'alignement de certains feux et à l'installation de lumières et de phares additionnels. C'était un progrès remarquable de pouvoir naviguer sans arrêt, car la saison de navigation durait toujours sept mois seulement. On disposait aussi, à cette époque, de bouées qu'on enlevait à l'automne et replaçait au printemps. Le commissaire du port de Montréal était responsable de l'emplacement des bouées depuis le port jusqu'à Pointe-du-Lac.

« EN BAS DE QUÉBEC » — L'ESTUAIRE ET LE GOLFE

Dans ce secteur, on procéda à des améliorations multiples et sur plusieurs fronts à la fois[42]. Il y avait quatre types d'aides à la navigation à installer : des phares, des bouées, des balises et des dépôts de provisions pour naufragés. La mise en place de dépôts de provisions peut surprendre à première vue, mais le long des côtes non peuplées, inhospitalières et dangereuses, il y eut de nombreux naufrages ; il était donc nécessaire d'établir de tels dépôts. On le fit à partir des années 1830. Il y en avait un au phare de Pointe-des-Monts depuis 1832, à Cap-Chat et à Rivière-la-Madeleine dès 1829[43]. Les quatre dépôts de l'île d'Anticosti, cimetière de navires, furent installés en 1836[44]. Les aides à la navigation les plus coûteuses à construire et à entretenir étaient les phares « dont les lanternes et fanaux étaient généralement importés d'Angleterre »[45]. La Maison de la Trinité de Québec fit construire un phare à Anticosti vers 1830. On alluma cette année-là sur la côte nord le phare de Pointe-des-Monts qui fut le seul en exploitation avec celui de l'île Verte entre Québec et le golfe pendant une décennie. Trois autres phares seront érigés plus tard, ceux du Pilier de Fer (1843), situé en amont de l'île aux Coudres, de l'île Bicquette (1844), île voisine de l'île du Bic, et de l'île Rouge (1848)[46]. Les aides à la navigation relèveront progressivement du ministère fédéral des Travaux publics qui fut organisé en 1839 et se verra confier en 1840 la construction des phares, laissant la supervision aux maisons de la Trinité[47].

---

39. J.C. Chapais, *General Report of Public Works Canada 1867*, p. 58-59. Il y a un excellent résumé des travaux, des débats et des coûts du projet de dragage du chenal du lac Saint-Pierre aux pages 37-40.
40. N. Corley, *op. cit.*, p. 298.
41. *Ibid.*, p. 305.
42. Voir le chapitre III, « Danger et sécurité sur le Saint-Laurent », de l'étude de J. Leclerc, *Le Saint-Laurent et ses pilotes* (1990). Il y consacre plusieurs pages à la mise en œuvre des travaux de signalisation maritime ou aux aides à la navigation.
43. *Ibid.*, p. 93-94.
44. *Ibid.*, p. 94.
45. *Ibid.*, p. 96.
46. C. Ouellet et Y. Chouinard, *Autour des Îles du Saint-Laurent*, Québec, p. 31. Dans son étude, Leclerc donne la liste et les coûts des phares de 1809 à 1857 et la position des phares érigés de 1809 à 1862 dans l'estuaire et de ceux érigés dans le golfe de 1831 à 1857, *Le Saint-Laurent et ses pilotes*, tableau 7, p. 96 et cartes 14 et 15, p. 100 et 101.
47. Leclerc, J., *op. cit.*, p. 31.

En 1832, à Grosse Île, on ouvrit les portes d'une station de quarantaine où les immigrants porteurs de germes contagieux étaient débarqués pour quarante jours[48]. Deux années plus tard, les règlements de pilotage furent assouplis afin de ne pas pénaliser les pilotes retenus à bord des navires en quarantaine à Grosse Île, on leur vota des bénéfices spéciaux[49]. Un quai d'une centaine de mètres, construit en 1848, facilita les escales des navires qui devaient s'y arrêter.

À la fin de la période, en 1850, le gouvernement força la Maison de la Trinité de Québec à améliorer le passage de la Traverse entre le Cap-Tourmente et l'île aux Rots, à y placer des bouées pour indiquer les écueils du chenal nord et à faire les travaux nécessaires pour raccorder les chenaux nord et sud[50]. Les goélettes et les autres petites embarcations affectées au cabotage utilisaient de préférence le chenal nord. La raison invoquée pour améliorer l'entrée aval du chenal nord était «la colonisation, le rapide établissement du territoire sur les rives du Saguenay, ainsi que sur les rives au nord du fleuve Saint-Laurent, depuis la rivière Noire jusqu'à la Pointe-des-Monts»[51]. Avec l'accroissement considérable du trafic, on devait améliorer le chenal principal.

PILOTAGE ET DROIT MARITIME

En fondant la Maison de la Trinité à Montréal en 1832, on créait deux circonscriptions distinctes. L'administration du pilotage entre le port de Québec lui-même et les eaux au large du Bic, zone d'embarquement des pilotes de l'estuaire, fut confiée à la Maison de la Trinité de Québec. Cette maison était toujours responsable de l'administration et de tout ce qui relevait de la navigation du port et de la baie de Gaspé, du golfe, de l'estuaire et du fleuve, jusqu'à Portneuf, en amont de Québec. La Maison de la Trinité de Montréal étendait sa juridiction administrative sur la navigation, les havres et le développement d'un chenal ainsi que les aides à la navigation, entre Portneuf et «la ligne de séparation entre les provinces de Québec et d'Ontario, à l'ouest de Montréal». Par contre, sa juridiction en matière de pilotage s'étendait au havre de Québec et au fleuve entre Québec et Montréal. Telle était la situation vers 1839[52]. Le Parlement conservait le contrôle sur l'apprentissage, la qualification des pilotes et les droits de pilotage ainsi que l'attribution des brevets[53].

Si le nombre de pilotes était insuffisant en 1812, le gouvernement prit les mesures nécessaires pour en accroître rapidement le nombre. La situation était tout à fait différente en 1831, il y avait trop de pilotes qualifiés, ce qui engendra une vive compétition entre pilotes qui coupaient les tarifs, sollicitaient du travail et offraient souvent un service de qualité inférieure. En 1839, on déplora, hélas, la disparition de la goélette LE SAINT-LAURENT, affectée au pilotage, avec vingt et un pilotes et apprentis à son bord. La goélette croisait tout l'été en aval de Pointe-au-Père; quand un navire s'approchait, une chaloupe se détachait de la goélette avec un pilote qui allait offrir ses services au capitaine étranger[54].

Les règlements et l'administration du pilotage furent modifiés à trois reprises entre 1841 et 1849, année où l'on adopta une nouvelle loi, rendue nécessaire par le nombre accumulé de modifications et de changements. En 1841, l'administration limita le nombre de pilotes tout en maintenant les droits requis, portant à sept ans la période d'apprentissage et à trois, le nombre de voyages

48. *Ibid.*, p. 31.

49. Bernier, Y., *Rapport de la Commission Royale sur le Pilotage*, vol. 4, p. 38.

50. *Ibid.*, p. 31, vol. 4. Pour forcer la Maison de la Trinité à agir, on dut passer une loi (13-14 Victoria, chap. 99), car ces sociétés de la Couronne avaient des pouvoirs quasi absolus.

51. *Ibid.*, p. 41.

52. *Ibid.*, vol. 4, p. 33.

53. *Ibid.*, Vol. 4, p. 33.

54. *B.R.H.* vol. XLI, nº 12, novembre 1935, p. 704.

outre-mer exigés de l'aspirant-pilote. En 1846 et en 1847, elle adopta plusieurs modifications au sujet des apprentis-pilotes[55]. La loi de 1849 ne traitait pas exclusivement de pilotage; elle traitait surtout de la structure de la Maison de la Trinité, de ses obligations et responsabilités, de son droit de posséder des biens, d'emprunter, de passer des contrats, d'exproprier des terrains afin d'y installer des aides à la navigation et décrivait ses pouvoirs judiciaires[56]. Quant au pilotage, l'article le plus important était celui qui rendait le pilotage obligatoire entre le Bic et Québec; les autres articles couvraient tous les aspects de la formation, de l'exercice des fonctions et de toutes questions relevant de l'administration du pilotage.

Les limites du port de Québec furent redéfinies; il s'étendit de Portneuf au golfe, c'est-à-dire à la partie du golfe qui s'inscrivait dans les limites de la Province du Canada. On introduisait aussi le mot «fleuve», non pas la notion du fleuve géographique, mais celle du district de pilotage compris entre le port de Québec et, en aval, une ligne imaginaire qui s'étendait entre le mouillage de l'île Barnaby, près de Pointe-au-Père, et le mouillage de Cap-Colombier sur la côte nord[57].

L'application même des lois, comme dans le cas d'une collision maritime, d'une dispute sur la cargaison transportée ou d'une poursuite pour non-paiement de services, se faisait devant un juge de l'Amirauté qui interprétait les lois britanniques. Échappaient à ces lois les navires enregistrés au Canada, d'habitude de petite taille, d'un tonnage plus faible et qui naviguaient à l'intérieur des eaux du Bas-Canada. Afin de couvrir tous les cas de «petite navigation», on travailla, à la fin de la période, à la préparation «d'un petit code maritime qui ne pouvait déplaire aux Anglais et qui pouvait être fort utile aux marins du Bas-Canada»[58]. Ce code maritime portait le titre deuxième du code civil; il fut publié un an avant l'Acte de la Confédération (1866).

Le système d'enregistrement des navires britanniques, qui avait été modifié en 1823, était assez désuet et incomplet. Il fut remplacé en 1835 par un nouveau projet de loi qui obligeait les armateurs ou les propriétaires de navires à les enregistrer en spécifiant le tonnage et les dimensions[59]. Cette loi s'appliquait à tous les navires britanniques. Dix ans plus tard, afin d'inclure tous les navires canadiens, dont un certain nombre échappaient encore à la loi et aux règlements maritimes britanniques, on adopta une autre loi qui essayait d'empêcher toute pratique frauduleuse dans ce domaine, comme le titre lui-même le laissait entrevoir[60].

VERS LE STATUT DE VOIE MARITIME INTERNATIONALE

C'est durant la décennie 1840-1850 qu'on abolit les *Corn Laws* (1846) et les Lois de la navigation (1849). Quelques années plus tard, on signa le traité de Réciprocité avec les États-Unis d'Amérique (1854). Ces trois événements marquent la fin de la longue période des tarifs préférentiels, des relations commerciales étroites et privilégiées entre la métropole et sa colonie, empêchant tout commerce international, à moins de passer par la

55. Bernier, Y., *op. cit.*, vol. 4, p. 39.

56. *Ibid.*, vol. 4, p. 39 (12 Victoria, chapitre 114).

57. *Ibid.*, vol. 4, p. 40.

58. J. Pineau, «La législation maritime canadienne et le code civil québécois», *McGill Law Journal*, vol. 14, 1968, p. 26-58, à la page 27.

59. *Act to regulate the measurement of the tonnage and burden of the merchant shipping of the United Kingdom* (1835) 5 et 6 Bill 4, c. 56.

60. *An Act to secure the right of property in British Plantation Vessels navigating the inland waters of this province, and not registered under the Act of the Imperial Parliament of the United Kingdom, passed in the third and fourth years of the Reign of this late Majesty King William the Fourth, intitulated «An Act for the registering of British vessels» and to facilitate transfers of the same, and to prevent the fraudulent assignment of any property in such vessels* (1845) Statuts du Canada 1845, 8 Vict. C.5.

métropole. Gilbert N. Tucker a étudié cette période «trait d'union», car c'est bien de cela qu'il s'agit[61]. Ce n'est pas la fin du commerce du bois et des céréales, c'est un tournant décisif dans l'histoire économique et commerciale du Canada qui coïncide avec l'ouverture à la navigation internationale de la voie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs.

61. G.N. Tucker, *The Canadian Commercial Revolution 1845-1851*. Petite étude remarquable à la fois par l'analyse et la synthèse.

DEUXIÈME PARTIE

La batellerie et la construction navale

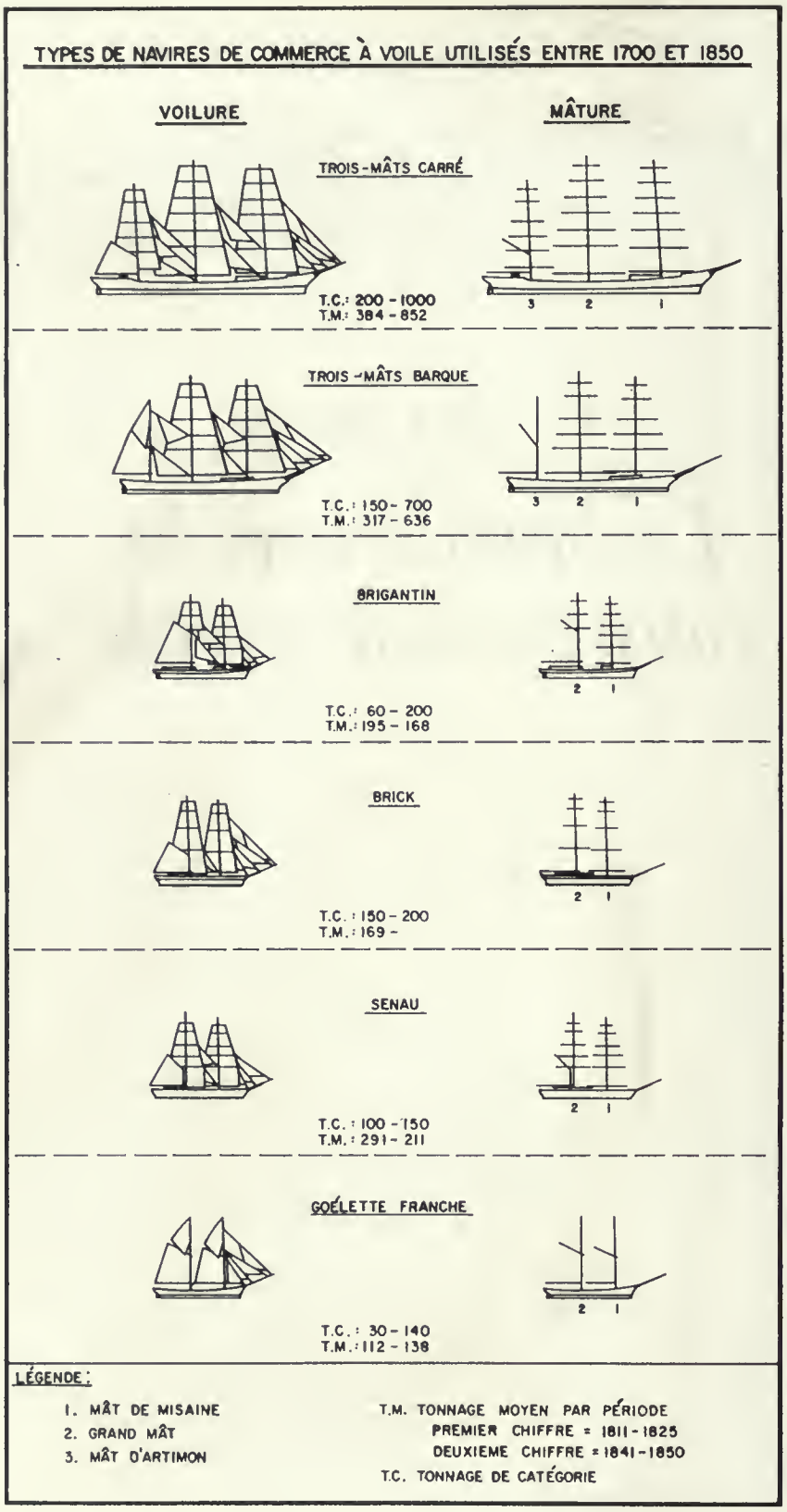


FIGURE 32. Types de navires de commerce à voile utilisés entre 1700 et 1850 dans les eaux du Saint-Laurent et des Grands Lacs, d'après la voilure et la mâture. Les proues étaient plus arrondies, celles qui sont représentées sur cette figure datent de la fin de cette longue période.

CHAPITRE 5

Types de navires et construction navale au temps de la Nouvelle-France

ÉCLAIRCISSEMENT SUR LA NOTION DE TONNAGE ET LA CAPACITÉ DE CHARGEMENT DES NAVIRES DE COMMERCE QUI NAVIGUAIENT DANS LES EAUX DU SAINT-LAURENT ET DES GRANDS LACS ENTRE 1650 ET 1850

Il y a deux systèmes de mesure, l'un français, pour la période de 1650 à 1760 et l'autre, anglais, pour la période de 1760 à 1850. Le principe de base est cependant le même : ce qui intéresse le marchand et l'armateur, ce n'est pas le poids du navire, mais sa capacité de chargement. La question qu'il se pose est la suivante : combien de tonnes de cargaison peut-il transporter entre deux ports et à quel prix ?

Les dimensions d'un navire sont la longueur, la largeur et la hauteur de sa coque. Ce que l'on désigne par profondeur, c'est la hauteur de la coque entre la quille et le pont ou, en termes plus précis, c'est la distance du creux de la cale, de vraigrage sous bau. Le tirant d'eau est plutôt la distance entre la ligne de flottaison d'un navire et le dessous de la quille. La profondeur permet de mesurer plus correctement la capacité de chargement du navire tandis que le tirant d'eau est essentiel à la navigation. En effet, ces dimensions sont utiles quand on doit accoster, entrer dans une écluse, rencontrer un autre navire sur un fleuve, passer dans un chenal étroit, virer de bord, transborder vers un autre navire, bref, pour exécuter les manœuvres quotidiennes. Le poids est la deuxième caractéristique indispensable à connaître, parce qu'un bâtiment de centaines de tonnes se déplace moins vite qu'un petit navire léger ; surtout, sa coque s'enfonce davantage dans l'eau, son capitaine doit connaître le tirant d'eau du bâtiment et les profondeurs du chenal et des côtes, et naviguer en conséquence.

Le poids de l'eau qu'il déplace est équivalent au poids du navire ; s'il est vide, c'est qu'il a un

déplacement lège, tandis que s'il est chargé, il a un déplacement en charge. Dans le premier cas, on se réfère au poids de la coque et de son gréement; dans le deuxième cas, au poids total du navire chargé. En Grande-Bretagne, on se sert de la tonne longue (2240 livres) et aux États-Unis, de la tonne courte (2000 livres); ailleurs, on se sert de la tonne métrique. Le déplacement d'un navire détermine donc son poids. La différence entre le déplacement lège et le déplacement en charge est le port en lourd qui cumule le poids total des passagers, de l'équipage, de la cargaison et du combustible à bord. La définition de port en lourd s'identifie donc à la définition de la capacité de chargement d'un navire. Le poids des passagers et de l'équipage n'était pas aussi important que le poids de la cargaison qui déterminait les coûts de transport d'un navire de commerce. La traversée de l'Atlantique Nord d'un passager commandait un tarif particulier. Le poids du combustible d'un navire moderne était remplacé à l'époque par le poids des ancres, des poulies, des voiles et de tout l'accastillage requis; ce poids ne rapportait rien, il servait à faire marcher le navire.

La mesure des navires s'effectue aussi en volume, d'où la notion de jauge qui est la capacité de la cale d'un navire et, aujourd'hui, de ce que l'on peut aussi mettre sur le pont. Faire le jaugeage d'un navire, c'est déterminer la capacité commerciale de transport. Il y a deux tonnages de jauge, le tonnage de jauge brut qui correspond à la capacité intérieure totale, y compris les machines, les soutes, le logement de l'équipage, les cuisines et le reste, tandis que le tonnage de jauge net exclut tout l'espace qui ne peut pas être utilisé pour le transport de la cargaison et des passagers. C'est vraiment sa capacité commerciale. Si le tonneau de jauge d'aujourd'hui équivaut à 2,83 m³ ou 100 pieds cubes anglais, au temps de Colbert, il valait 1,44 m³.

Que pouvait-on transporter dans un vaisseau, un brigantin, un trois-mâts carré, une barque, une flûte, un senau ou une goélette pour que le voyage soit payant? Les navires transportaient des passagers avec leurs effets personnels, des denrées générales, des cargaisons empaquetées ou en vrac, du vin et des boissons. La valeur des cargaisons de denrées générales commandait des prix plus élevés qu'une cargaison de vrac comme le sel, le bois ou le charbon. Les termes anglais qui définissaient et définissent encore aujourd'hui la capacité de chargement d'un navire étaient «*tons burden*», «*deadweight*», «*tonnage*» et «*carrying capacity*»[1]. Ils étaient à peu près synonymes.

On a publié sur ce sujet beaucoup d'articles, de documents officiels, des textes de règlements, mais très peu de volumes. C'est dans les travaux de Boudriot, Davis, Harris et MacGregor qu'on trouve, à notre avis, les explications et les commentaires les plus pertinents et les plus clairs. Jean Boudriot a publié, dans la collection archéologique navale française, des études exhaustives et remarquables de certains types de navires à voile. Nous avons groupé plus bas quelques caractéristiques du tonnage, du volume de la cale et du pourcentage de chargement de ces navires d'après ses études, dont celle sur la Compagnie des Indes[2]. Il s'agit de navires de commerce français en service au milieu du XVIIIe siècle. Boudriot écrit que les calculs de jauge sont subjectifs, qu'il faut les examiner avec prudence[3]. Il précise que «le port en poids (port net) correspond donc à l'équipage et tout ce qui est nécessaire à sa subsistance et la cargaison

1. R. Davis, *The Rise of the English Shipping Industry in the 17th and 18th centuries*, p. 7. Ce livre est un classique sur les questions de tonnage, de capacité, de trafic portuaire et d'économie maritime. Il est essentiel à la compréhension générale de ces questions aux XVIIe et XVIIIe siècles. Les notes au bas des pages renvoient à une copieuse bibliographie. La plupart des titres d'articles discutent des caractéristiques vitales des navires et des concepts de jauge brute et nette.

2. Jean Boudriot, *Compagnie des Indes 1720-1770. Vaisseaux, hommes, voyages, commerces*, Paris, 1983. Plusieurs autres volumes du même auteur sont consacrés à un seul navire.

3. *Ibid.*, p. 205-219. Il traite du jaugeage des navires dans le chapitre 4, *Commerce de la Compagnie des Indes*. Données pratiques sur les navires de commerce de cette époque.

marchande représentant en moyenne 70 % du port en poids brut»[4]. Il y avait des exceptions à la règle ; par exemple, le DUC DE CHARTRES, vaisseau de 600 tonneaux qui avait une capacité de chargement de 565 t., un pourcentage de 94 %.

Type de navire	Tonnage théorique en tonneaux	Volume de la cale aux marchandises en tonneaux	Pourcentage de chargement
Vaisseau	1 200	850	70 %
Vaisseau	900	600	66,6 %
Vaisseau	600	480	80 %
Vaisseau	900	622	69 %
Vaisseau	900	637	70 %
Vaisseau	700	450	64 %
Frégate ou flûte	300	200	66,6 %
Corvette	160	110	68,7 %
Bateau	80	50	62,5 %

Après 1760, les mesures utilisées pour l'inscription des navires et le paiement des douanes sur les cargaisons qu'ils transportent sont britanniques. Le premier règlement anglais connu de mesure du tonnage des navires daterait de 1582 ; pendant les deux cents ans qui suivirent, il y eut plusieurs amendements qui modifièrent le règlement sans en changer la substance[5]. En 1773, le gouvernement britannique ratifia un acte afin de contrôler et de réduire la contrebande en introduisant une méthode plus précise de mesure du tonnage. Cette méthode sera officiellement adoptée en 1786 et demeurera en vigueur jusqu'en 1835 sans changement[6]. On définissait ce qu'était un navire britannique, en établissant un registre permanent de tous les navires britanniques de quinze tonnes et plus ; on mesurait la longueur et la largeur de la coque du navire en des points précis ; ayant déterminé ces deux unités, on multipliait l'une par l'autre, «*and that product, by half the breadth, and dividing the whole by 94, the quotient will be deemed the true contents of the tonnage*»[7].

Cette méthode sera remplacée en 1836 par l'introduction d'une nouvelle méthode de mesure des navires qui tenait compte de la profondeur de la coque entre le pont et la quille. L'objectif était de déterminer plus adéquatement le volume interne de la coque en obtenant trois coupes transversales. Cette méthode demeurera en vigueur jusqu'en 1854. Comme on utilisa les deux méthodes de calcul du tonnage jusqu'en 1860-1865, on les désignait par les abréviations suivantes : BM (*builder's measurement*) ou BOM (*builder's old measurement*) avant 1836 et N.M. (*new measurement*) après cette date. Les deux méthodes furent utilisées dans les chantiers maritimes du Québec. Davis a écrit plusieurs commentaires en marge des changements de méthode de mesure des navires aux XVIIe et XVIIIe siècles en Grande-Bretagne. Il essaie de déterminer la capacité de chargement du navire et conclut que, pendant tout le XVIIe siècle, les navires de type conventionnel construits en Grande-Bretagne avaient une capacité de chargement égale aux trois quarts du poids du navire. Dans les flûtes hollandaises et plusieurs des navires anglais construits au XVIIIe siècle, la capacité de chargement était beaucoup plus grande[8].

Dans un autre chapitre de son volume, Davis est plus explicite : «*The rule for measuring ship's tonnage, used by shipbuilders, by the Navy when hiring merchant ships, and by the Liverpool dock authorities, always produced a figure different from the tons burden which interested the merchant shipowner. The variation differed from ship to ship, but measurement was thought in the seventeenth century to produce, on*

4. *Ibid.*, p. 206.
5. Ces quelques notes sont basées sur des sections du volume de D.R. MacGregor, *Fast sailing ships*, celles traitant du «*Tonnage measurement and registration*», p. 23-25, «*New measurement tonnage*», pp. 97-98 et l'appendice 1, «Definitions of Tonnage measurement and registration», pp. 271-273. Il est l'un des auteurs les plus qualifiés sur l'évolution de la construction navale. Il existe une bonne synthèse de cette question dans le récent volume de R. Gardiner, éditeur de *The Heyday of Sail, The Merchant Sailing Ship, 1650-1830*, publié dans la collection *Conway's History of the Ship*, Londres, 1995, p. 10-33.
6. *Ibid.*, p. 23.
7. *Ibid.*, p. 271.
8. R. Davis, *op. cit.*, p. 7.

the average, an excess of about thirty percent over ton burden».[9] À la fin du XVIIIe siècle, dans la flotte commerciale anglaise, la capacité de chargement des navires s'améliora à tel point qu'on renversa les proportions, c'est-à-dire qu'on chargeait plus que le tonnage mesuré du navire. «*That is to say, late in the eighteenth century, the larger ships were carrying much more, in relation to their main dimensions, than they had done a century earlier. To do this they were probably following the Dutch flyboats and the English colliers in the abandonment of fine lines, and coming closer to the shape of the oblong box which will, at its own pace, carry more than anything else contained in the same dimensions*»[10].

Une autre source utile est le livre que D. G. Harris consacrait récemment à F.H. Chapman, l'auteur de *Architectura Navalis Mercatoria*[11]. Dans une note que l'auteur m'adressait, il se référait aux séjours de Chapman dans des chantiers maritimes anglais, français et hollandais entre 1748 et 1757. En France, il étudia les théories avancées par M. Boguer et L. Auler. Son livre consiste en une collection de plans et de devis de navires qu'il étudia pendant ces séjours. L'étude des plans des navires marchands conduisit Chapman à développer un meilleur système de mesure de la capacité des navires, basé sur les dimensions du navire immergé par le poids des cargaisons[12]. À partir du milieu du XVIIIe siècle, les architectes navals européens commencèrent à produire des plans et des devis avec plus de précision. Avant cette date, on préparait les plans après la construction du navire afin de montrer ce que l'on pouvait construire à des clients potentiels.

Donc, nous ne nous trompons pas trop si nous estimons que la capacité de chargement d'un navire marchand à vide était, au cours des XVIIe et XVIIIe siècles, d'environ 70% de son tonnage estimé. Il y avait beaucoup d'espace perdu et beaucoup d'espace de rangement. Chapman, avec son sens pratique, recommanda qu'on soustraie, de la capacité totale de chargement du navire, des espaces qui ne servaient pas à entreposer les cargaisons mais les provisions nécessaires aux équipages et aux passagers, les canons auxiliaires, les espaces des cuisines, de rangement des ancres, des câbles, des cordages, des poulies et des voiles[13]. Il rejoignait ici la distinction moderne entre le tonnage de jauge brut et net, soit le port en lourd. Il n'est pas surprenant qu'environ 30% du cubage disponible au chargement à bord d'un voilier n'ait pas pu servir à l'entreposage des cargaisons et rapporter un revenu au marchand-armateur.

---

9. *Ibid.*, p. 74.
10. *Ibid.*, p. 74.
11. D.G. Harris – F.H. Chapman, The first naval architect and his work, London, Conway Maritime Press, 1989, 255 p. Comme Harris habite Ottawa, nous avons discuté de toute cette question. Je lui suis redevable de bien des renseignements utiles. Chapman est l'un des rares auteurs à s'être penché sur cette question vitale de la capacité de chargement des navires. Architectura Navalis Mercatoria, Adlard Coles, Ltd., London, 1768.
12. Nous renvoyons ici le lecteur aux pages 99 à 101, «*On the measurement for tonnage*», publié dans son traité en 1775. Il existe aussi deux éditions de son volume traduites en français :
F.H. Chapman, *Traité de la construction des vaisseaux, avec une explication où l'on démontre les principes de l'architecture navale marchande, et des navires, armés en course*. Traduit du suédois par Lemonnier, imprimé chez Jean Pfeiffer, Paris, 1779. Saillant et Nyon, 165 p. Tableaux.
F.H. Chapman, *Traité de la construction des vaisseaux avec des éclaircissements et démonstrations touchant l'ancrage intitulé : Architectura Navalis Mercatoria*. Traduit du suédois par Vial de Clairbois, Brest et Paris, 1781, 219 p.
Dans les deux éditions, le chapitre XI s'intitule : «Du jaugeage et de l'arrimage avec des instructions sur ces objets, et aussi différents détails concernant les munitions de bouche, pour servir à faire les emménagements ou soutes.»
La Planche LIII, nº 5, a ceci de particulièrement intéressant qu'elle représente le CHAMEAU, flûte qui vint plusieurs fois au Canada, déjà mentionné dans le texte et décrit comme un excellent bâtiment de transport de la marine du roi de France, portant bien la voile et ayant une marche supérieure (p. 152 de l'édition de 1779).
13. Chapman a calculé tous ces poids ; par exemple il a estimé qu'un homme d'équipage, pendant un mois, avait besoin de 186 livres de provisions, de 217 livres d'eau ; l'homme lui-même et ses effets pesaient 260 livres ; comme les navires effectuaient une traversée de l'Atlantique Nord vers l'ouest en 60 jours et plus, il recommandait de multiplier ces quantités par deux.

Nous avons donc adopté le principe d'enlever 30% du tonnage enregistré des navires afin de déterminer la capacité totale de chargement jusqu'en 1800. Vu qu'un très grand nombre de navires arrivaient à Québec sur lest pour prendre des cargaisons, ou quittaient Québec sur lest pour charger ailleurs, nous avons tenu compte de ce facteur, incluant la nature et le mélange des cargaisons à l'entrée comme à la sortie, afin de développer l'hypothèse du tonnage total transporté sur le Saint-Laurent au temps de la voile. Après 1800, nous avons accru la capacité de chargement, passant graduellement à 90%, puis à 100% et enfin à des rapports de 1,8 et 2, vu que certains voiliers de commerce en exploitation vers 1830 chargeaient jusqu'à deux fois leur tonnage enregistré.

TYPES DE NAVIRES

Des ports de France aux routes de canotage, le long de cette incroyable «route des fourrures», longue de plus de onze mille kilomètres à partir de La Rochelle et de Bordeaux, il y avait trois batelleries différentes, chacune adaptée à son milieu, des navires de guerre et des navires marchands océaniques pour traverser l'Atlantique, tous voiliers, presque tous à trois ou deux mâts, des embarcations fluviales qui servaient au cabotage le long des rives de l'estuaire et du fleuve jusqu'à Montréal, comme des chalands, des barques, des bateaux, des gabarres et des goélettes, enfin des canots d'écorce pour naviguer sur les rivières et les lacs de l'intérieur. Plus tard, on construira des bateaux et des voiliers pour naviguer sur les Grands Lacs.

NAVIRES DE GUERRE DE LA MARINE ROYALE

Il n'y avait pas que des navires marchands qui fréquentaient les eaux du Saint-Laurent, il y avait aussi des navires de guerre de toutes sortes. Plusieurs furent construits au Canada pendant les quinze dernières années du régime français, dont le SAINT-LAURENT, de soixante canons, l'un des derniers vaisseaux de cette catégorie, ainsi que l'ALGONQUIN, de soixante-quatorze canons[14]. C'était là la manière courante de les identifier et de les classifier, comme on disait avoir vu passer un trois-mâts carré, un brigantin ou une flûte.

Les navires de guerre étaient désignés du nom de vaisseaux de premier, deuxième, troisième, quatrième et cinquième rang, selon les dimensions de la coque, le gréement en trois ou deux mâts et le nombre de canons, bien entendu. Les autres navires de guerre qui n'étaient pas des vaisseaux étaient des frégates et des corvettes. D'après James Pritchard, les navires étaient classifiés d'après une combinaison du nombre de ponts avec sabords et du calibre des canons, de la puissance du tir ou d'une volée[15]. Ainsi, un vaisseau de ligne de premier rang pouvait avoir entre 74 et 100 canons, dont 28 à 30 canons de 36 livres, 30 à 32 canons de 18 à 24 livres et d'autres canons de 6 à 12 livres. Le poids total d'une volée variait entre 1 676 et 2 268 livres[16]. Les batteries étaient disposées sur trois ponts. Un navire de deuxième rang disposait des mêmes types de canons, répartis sur deux ponts. Un navire de troisième rang avait une artillerie de 60 à 64 canons, mais avec une puissance de tir réduite, car il ne disposait que de canons de 24 livres et moins. Pritchard écrit que les navires de guerre français du milieu du XVIIIe siècle étaient les meilleurs du monde. Ils étaient très difficiles à intercepter, parce qu'ils étaient légers, rapides et bien armés[17]. La marine royale armait des bâtiments pour des fins précises : faire la guerre, combattre et détruire les navires ennemis, protéger ses routes et ses lignes de communications, protéger ses navires de pêche et de commerce et faire le transport de troupes, de vivres et de ravitaillement pour ses soldats à l'étranger, en campagne ou en garnison.

Les navires de guerre sont venus en grand nombre dans les eaux du Saint-Laurent, surtout à

14. Pritchard, J.S., *Louis XV's Navy, 1748-1762. A study of organization and administration*, p. 131. Étude récente et fouillée sur la marine royale française à cette époque.

15. *Ibid.*, p. 127. Voir son tableau 6 à la page 129.

16. *Ibid.* Lecture et interprétation d'après son tableau 6.

17. *Ibid.*, p. 126.

Louisbourg pendant les périodes de crise et de guerre. Une escadre comprenait quelques navires qui voyageaient ensemble; elle incluait quelques vaisseaux, frégates, corvettes et flûtes. Les tirants d'eau de ces bâtiments variaient entre douze et vingt pieds. Les vaisseaux ancraient à l'île aux Coudres; ils ne se risquaient pas en amont; c'étaient les gabarres, les bateaux et les chaloupes que l'on chargeait de troupes, de munitions et de vivres qui remontaient jusqu'à Québec. Les frégates et les corvettes s'y rendaient quand les vents étaient favorables.

L'habitude était d'envoyer à Québec un navire officiel à chaque printemps; il s'agissait soit d'un vaisseau, soit le plus souvent d'une frégate ou d'une flûte. Les flûtes étaient des bâtiments qui pouvaient transporter passagers, cargaisons et courriers. Une flûte construite en Hollande en 1716, le CHAMEAU, vint à Québec sept années de suite, de 1719 à 1725; le RUBIS, vaisseau construit au Havre en 1728, vint neuf fois au Canada, de 1732 à 1734 et de 1738 à 1743 (voir figure 33). Des escadres tentèrent de remonter le Saint-Laurent, quelques-unes le firent entre 1745 et 1760. Ainsi, en 1745, celle de La Jonquière, commandant qui vint souvent au Canada, groupait cinq vaisseaux, une frégate, une flûte, six navires de la Compagnie des Indes et vingt-six navires marchands[18]. En 1746, celle du duc d'Anville devait se rendre à Louisbourg d'abord; elle n'y parvint même pas, décimée par les tempêtes et le scorbut. Elle était composée de sept vaisseaux, d'un navire-hôpital, de quatre flûtes, de trois corvettes, de deux frégates et de trente-trois navires de transport. L'escadre de Beaussier de l'Isle remonta le Saint-Laurent en 1756 et y débarqua le marquis de Montcalm et sa petite armée[19]. L'une des dernières à venir au Canada fut celle de Dubois de la Motte, qui se rendit d'abord à Louisbourg en 1757, puis à Québec et retourna en France à l'automne, laissant le Canada sans navire de guerre[20].

NAVIRES MARCHANDS

La marine marchande française était exploitée par des marchands-armateurs privés qui armaient surtout des navires de commerce, à trois mâts, jaugeant entre cent et cinq cents tonneaux[21]. Les navires de commerce étaient plus petits que les navires de guerre et avaient un tirant d'eau plus faible; la longueur variait entre cinquante et cent vingt pieds (15-35 mètres), la largeur entre seize et trente (4,8 et 9 mètres), la profondeur avait moins de quinze pieds (4,5 mètres). Souvent, le Roi affrétait des navires marchands comme transport de troupes, de munitions et de ravitaillement. Il y avait aussi des marchands-armateurs privés qui armaient des frégates à leur compte pour se protéger contre les pirates, les brigands et les corsaires. Les frégates avaient une plus grande capacité de chargement que les navires et les anciens galions de commerce, elles variaient entre cinq cents et huit cents tonneaux.

Le navire commercial par excellence au XVIIe siècle était la flûte hollandaise, à fond plat et à carène renflée, construite pour transporter de fortes cargaisons avec équipage réduit; ce navire avait moins de voilure et plus d'espace à offrir aux expéditeurs que les autres navires marchands anglais ou français que l'on appelait des «*defensible ships*», qui avaient des canons et étaient construits plus solidement; ils étaient plus lourds et plus robustes, plus rapides aussi, mais ils chargeaient moins. Les Anglais et les Français apprécièrent les qualités des navires du type flûte; même s'ils étaient lents, ils étaient plus économiques que les autres, qualité fort précieuse aux yeux des marchands-armateurs. Des milliers de navires furent échangés au cours de ce siècle pendant les guerres

18. G. Proulx, *Entre France et Nouvelle-France*, Appendice A, p.169-171.
19. J. de Maupassant. *Un grand armateur de Bordeaux, Abraham Gradis*, p. 57.
20. *Ibid.*, p. 66-67.
21. La notion d'armateur au sens exact du mot, de propriétaire de navires qu'il exploite à son compte, viendra plus tard, après 1800. Au XVIIe et au XVIIIe siècle, la majorité des propriétaires de navires étaient d'abord des marchands.

européennes. Davis a répertorié des milliers de prises de part et d'autre, par les Anglais, les Hollandais et les Français[22]. C'est à ce moment-là que les marchands-armateurs anglais et français découvrirent les qualités des flûtes comme navires de transport. Plusieurs marchands-armateurs français affrétèrent des navires de ce type sur la ligne maritime France/Nouvelle-France.

Au XVIIIe siècle, les architectes navals introduisirent de nombreuses modifications dans la mâture, la voilure et les coques, afin de réduire les équipages et de rendre les navires marchands plus économiques. Les chantiers maritimes américains produisaient déjà de bons navires à la fin du XVIIe siècle ; ils s'imposèrent sur le marché anglais à cause de leurs coûts plus faibles de production et du développement du type Virginien, deux-mâts pour la longue course avec une voilure complexe. Les deux types de navires les plus représentatifs au milieu du siècle étaient le brig ou brigantin et le senau (*snow*), modèles dérivés du charbonnier du type Whitby, lent mais gros chargeur. Le senau était exploité sur les océans tandis que le brigantin servait au cabotage[23].

Voici les caractéristiques principales des navires de commerce qui vinrent à Québec et à Montréal au temps de la voile (figure 32)[24] :

Trois-mâts carré : il correspond au vaisseau dans la marine de guerre et s'appelle souvent un «navire». C'est le plus grand des bâtiments à voile affecté au commerce. Il porte différents noms selon les époques. Il s'appelait flûte au XVIIe siècle et navire par la suite. Il possède trois mâts : le mât de misaine à l'avant, le grand mât au centre et le mât d'artimon à l'arrière. Il a des vergues à tous ses mâts et des voiles carrées, plusieurs focs à l'avant et des voiles d'étai entre les mâts et une aurique, dite brigantine, à la base du mât d'artimon. Bâtiment à deux ponts, son tonnage variait de 200 à plus de 1 000 tonneaux.

Trois-mâts barque : plus petit que le précédent, il a les mêmes trois mâts avec vergues. Il porte des voiles carrées sur les deux premiers mâts, mais au mât d'artimon, il porte des voiles appelées flèches et brigantines. Bâtiment à deux ponts, il est plus lent que le trois-mâts carré et d'un tonnage plus faible, qui varie entre 150 et 700 tonneaux.

Brigantin : bâtiment à deux mâts et un seul pont. Il possède des voiles carrées au mât de misaine, mais en plus de voiles carrées au grand mât, il a aussi quelques voiles d'étai et une grande voile trapézoïdale. Il n'a que deux focs. Vu que sa quille était moins profonde, il pouvait remonter les cours d'eau plus loin et servir les petits ports. On l'utilisait beaucoup au cabotage le long des côtes continentales, mais pas exclusivement. Son tonnage variait entre 60 et 150 tonneaux. Synonyme de brigantine.

Brick : bâtiment à deux mâts, un mât de misaine et un grand mât avec voiles carrées. Le grand mât était incliné légèrement vers l'arrière. Il portait aussi une voile aurique et plusieurs focs et voiles d'étai. Avec sa haute mâture et une grande surface de voile, il était un excellent marcheur. Son tonnage était de moins de 200 tonneaux.

Senau : il ressemblait au brick ; il avait un troisième mât, juste à l'arrière du grand mât qui servait à enverguer une voile aurique ou brigantine. Il servait principalement pour la course, le transport du courrier, des colis et des marchandises de luxe. Son tonnage variait entre 100 et 150 tonneaux.

Goélette franche : bâtiment à deux mâts, muni de focs, de flèches et de voiles d'étai, et surtout de voiles auriques. Il n'avait pas de vergues. Il servait au cabotage local et régional. Son tonnage oscillait autour de 70 tonneaux et moins.

En plus de ces types de navires, on voyait d'autres types hybrides qui combinaient les éléments

22. R. Davis, *op. cit.*, p. 51.
23. R. Davis, *op. cit.*, p. 76-78.
24. Les tonnages dans le texte sont les tonnages approximatifs des navires par catégorie. Les tonnages pour les périodes spécifiques sont indiqués sur la figure 32.

de voilure ou de mâture de différents navires; ainsi, il y avait des bricks-goélettes, des goélettes à trois et quatre mâts, des quatre mâts carrés et autres. Ces navires de type hybride voguaient surtout au XIXe siècle.

La Société du Canada, fondée en 1729, par un groupe de six marchands-négociants de Rouen sous la direction de Robert Dugard, exploita une flotte de neuf navires entre 1730 et 1749 sur l'Atlantique Nord[25]. Six de ces navires furent construits à Québec entre 1736 et 1745. Dugard devint le principal actionnaire et le véritable armateur du groupe. Voici en quelques chiffres un aperçu de sa flotte, l'une des plus actives sur le Saint-Laurent[26] (tableau 5-1). Les trois brigantins avaient un tonnage moyen (97 t.) plus faible que les navires (250 t.). Dugard avait confiance dans la qualité des trois-mâts construits à Québec. Il n'hésita pas à en commander six aux chantiers locaux. Quelques-uns de ces navires vinrent plusieurs fois ici, d'autres étaient utilisés sur d'autres routes maritimes.

Il y eut une deuxième Société du Canada, qui dura de 1748 à 1756 et avait, comme partenaires, l'armateur bordelais Abraham Gradis, l'intendant François Bigot et le contrôleur de la marine à Québec, Jean-Michel Bréard.

C'est pendant la guerre de Sept Ans que Gradis arma un grand nombre de navires vers le Canada. On a compilé dans le tableau 5-2 la liste des navires qui vinrent au Canada; presque tous étaient des trois-mâts carrés ou barques, avec un tonnage moyen de 291 tonneaux. Les équipages comprenaient environ 43 hommes. Ils firent tous un seul voyage par année, partant en mars ou au début d'avril afin d'arriver en juin; ils repartaient en octobre pour rentrer dans un port de France en décembre. On constate facilement que cet armement perdit 17 navires aux mains de l'ennemi sur un total de 27 affectés à la ligne France-Canada.

Presque tous les bâtiments de commerce étaient équipés de canons auxiliaires. Proulx a inventorié, au XVIIIe siècle, vingt-neuf brigantins jaugeant

TABLEAU 5-1

Navires de la Société du Canada (Groupe Dugard de Rouen) en service entre le port de Québec et les ports de France. Période 1730-1750

Nom du navire	Type de bâtiment	Tonnage	Port et année du lancement		Nombre de voyages à Québec et année
Louis Dauphin	Brigantin	90,0	Le Havre	1728/29	6 – 1730/31/32/35/36/37
Saint-Mathieu	Navire	120,0	Acheté	1730	6 – 1732/34/35/36/37/38
Ville de Québec	Navire	300,0	Acheté	1733	5 – 1733/38/39/40/41
Alcion	Navire	200,0	Québec	1736	1 – 1736
Fleury	Navire	300,0	Québec	1738	1 – 1738
Saint-Louis	Brigantin	82,5	Québec	1739	1 – 1739
Centaure	Navire	350,0	Québec	1740	4 – 1740/41/42/43
Imprévu	Brigantin	120,0	Québec	1740	1 – 1740
Astrée	Navire	350,0	Québec	1745	2 – 1745/49
Trois-Maries	Navire	140,0	Acheté	–	3 – 1742/43/44

Source : Miquelon, D., *Dugard of Rouen. French trade to Canada and the West Indies, 1729-1770*. Appendices A, B, C et D, p. 167-214.

25. Miquelon, D., *Dugard of Rouen, French trade to Canada and the West Indies, 1729-1770*. McGill-Queens Univ. Press, Montréal, 1978, XI, 282 p.

26. D'après Miquelon, en se servant des appendices A, B, C et D de son volume, le VILLE DE QUÉBEC fut radoubé et réappareillé à Québec en 1741 et devint l'UNION. Le TROIS-MARIES était exploité par Dugard et d'autres associés, mais il ne faisait pas partie de la flotte.

entre 46 et 150 tonneaux, d'une jauge moyenne de 87 tonnes, et trente goélettes jaugeant entre 20 et 120 tonneaux, d'une jauge moyenne de 61 tonneaux, qui étaient en service entre le Canada et la France. Les brigantins, les goélettes et les bateaux étaient utilisés pour le cabotage dans le Saint-Laurent et le long des côtes jusqu'à Louisbourg et à Terre-Neuve. Les plus gros bâtiments naviguaient sur l'Atlantique Nord et entre Québec, Louisbourg et les Antilles (voir figure 32 - Le Chameau). Les navires de commerce avaient en moyenne un port en lourd de moins de trois cents tonneaux, ce qui n'était pas considérable, si on les compare aux navires de la Compagnie des Indes qui assuraient les grandes liaisons sur Louisbourg, les Antilles et la Louisiane : ils avaient un port en lourd ou capacité de chargement de six cents à huit cents tonneaux. Ceux qui venaient au Canada avant 1745 appartenaient donc au bas de la gamme. Après cette date, on affréta ou arma de plus gros bâtiments sur la ligne Canada et Louisbourg. Un coup d'œil au tableau 5-2 le montre bien, car les navires de la flotte de Gradis commencèrent à remonter le Saint-Laurent après 1744.

TABLEAU 5-2

Navires de la Société du Canada II (David Gradis et fils de Bordeaux) en service entre le port de Québec et les ports de France. Période 1744-1759

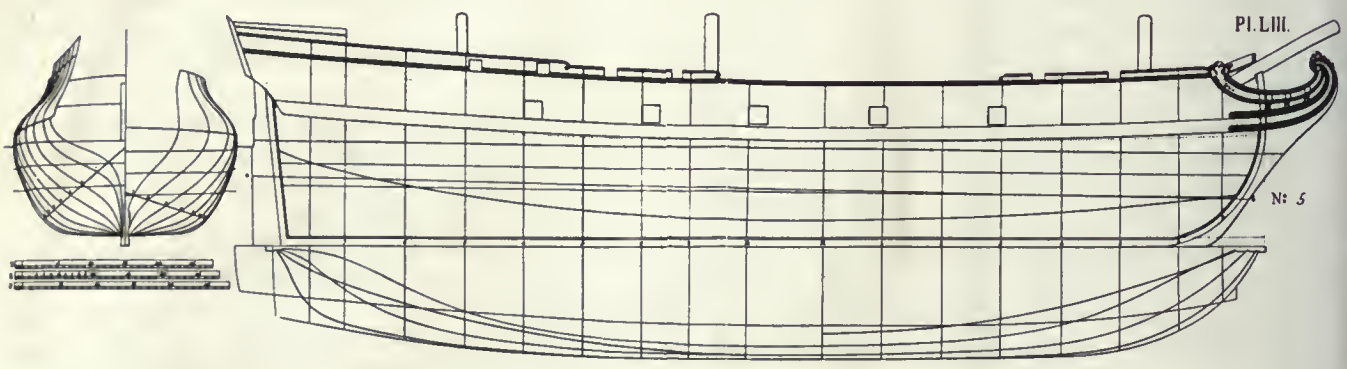
Nom du navire	Tonnage	Nombre de canons	Équipage Nombre	Nombre de voyages à Québec et année
Fort-Louis	360	20	47	2 - 1744 de Rochefort à Québec, retour par Martinique à Bordeaux 1745 perdu – échouage à Saint-Domingue
Renommée	350	16	42	9 - 1749, 1750, 1751, 1752, 1753, 1754, 1755, 1756, 1757, capturé par les Anglais au retour
Benjamin	400	10	55	1 - 1752
Superbe	700	24	98	2 - 1753, 1757, capturé par les Anglais au retour
Bonne-Aventure	80	–	16	1 - 1753
Angélique	–	–	29	1 - 1753, navire enregistré à Québec
Saint-Model	–	–	20	1 - 1753, navire enregistré à Québec
Robuste	700	32	84	1 - 1756, 1757
Sagittaire	250	12	40	1 - 1756, capturé au retour à Guernesey
Prince Noir	130	3	19	1 - 1756, condamné au retour à Saint-Domingue
David	350	16	49	2 - 1748, 1757, capturé par les Anglais au retour
Jason	360	18	52	2 - 1757, 1758
Président-Le-Berthon	425	16	55	1 - 1757, voyage complet, aller-retour à Brest
L'aigle	450	18	54	1 - 1758, capturé par les Anglais, retour de Saint-Domingue
Cheval Marin	360	8	40	1 - 1758, perdu en mer au retour
Foudroyant	550	20	60	1 - 1758, capturé par les Anglais à l'île Royale
Charmante-Nancy	300	6	52	1 - 1758, perdu au combat au retour
Prudent	260	10	38	1 - 1758, perdu au combat au retour
Mars	250	8	34	1 - 1758, perdu au combat au retour
Marguerite	200	16	42	1 - 1758, perdu au combat au retour
Colibri	140	–	–	1 - 1759, vendu à Québec à des marchands locaux
Navires affrétés par Gradis en 1758				
Providence	300	12	32	1 - 1758, capturé au retour
Brave	220	8	29	1 - 1758, capturé au retour
Fidèle	220	4	27	1 - 1758, perdu au combat
Rostan	460	16	60	1 - 1758, perdu au combat
Nymphe	150	6	29	1 - 1758, retour à Bordeaux
Valeur	350	20	80	1 - 1758, capturé au retour

Source : J. de Maupassant, *Un grand armateur de Bordeaux, Abraham Gradis, 1699-1780*, p. 30, 32, 37-43, 52, 65, 67-74.

La composition des équipages, leur âge, leur formation et leur origine étonnent; les équipages n'étaient pas nombreux sur les navires de commerce malgré les mâts, les voiles, les vergues, l'accastillage et les manœuvres, et ils étaient très jeunes. En examinant le rôle d'équipage entre 1745 et 1755, l'âge moyen des principaux officiers était de trente ans, celui des officiers mariniers, vingt-neuf ans, et celui des marins de moins de vingt-cinq ans[27]. L'équipage moyen d'un navire de cent tonneaux était d'une quinzaine d'hommes; ceux de deux cent cinquante tonneaux et plus avaient un équipage moyen de quarante-cinq hommes, aucun équipage ne dépassait soixante hommes. Ils venaient surtout des provinces côtières et des ports français de l'Atlantique où on les recrutait. Les équipages à bord des navires de guerre étaient beaucoup plus nombreux; par exemple, les vaisseaux avaient des équipages d'au moins 250 hommes, les frégates avaient un complément de 120 à 230 et les corvettes entre 80 et 120[28].

LA BATELLERIE CÔTIÈRE ET FLUVIALE

De Québec à Montréal, et même en aval, le long des rives et des côtes et sur les rivières Saguenay et Richelieu, on utilisait une batellerie différente. Il y avait le «bateau plat» qui servait au transport des vivres et des troupes à l'ouest de la vallée du Saint-Laurent, la «grande chaloupe» avec voiles et rames utilisée sur le fleuve, la «chaloupe biscayenne», de dimensions plus petites, et la «barque pontée» à deux ou trois mâts, de 25 à 35 tonneaux, employée au déchargement et au chargement des navires en rade de Québec et en service dans le bas du fleuve et entre Québec, Trois-Rivières et Montréal[29]. La barque pontée était aussi appelée «bateau», d'où la confusion qui régna pendant longtemps entre le bateau ponté et celui à fond plat (voir plus loin figure 36).



PLAN ET COUPE DU "CHAMEAU". TROIS - MÂTS FLÛTE DU XVIIIe SIÈCLE

(LONGUEUR 152.5 pieds, LARGEUR 34.25 p., PROFONDEUR 15.25 p.)

D'APRÈS F. CHAPMAN. ARCHITECTURA NAVALIS MERCATORIA. PLANCHE L III, No. 5

FIGURE 33. Plan et coupe du CHAMEAU, trois-mâts flûte de commerce au XVIIIe siècle. D'après F. Chapman, *Architectura Navalis Mercatoria*, Planche LIII, n° 5.
Les dimensions sont données en pieds français. Ce navire est venu souvent au Canada. Signalé par D. Harris dans son étude sur Chapman. Voir bibliographie.

27. G. Proulx, *op. cit.*, Tableau 12, p. 104-105.
28. *Ibid.*, p. 94.
29. R. Brisson, *op. cit.*, p. 124.

Les bateaux plats étaient construits en bois, surtout de cèdre, sans pont, ouverts et munis de mâts et de voiles. Ils variaient en longueur et en largeur et comme ils étaient de faible tirant d'eau, ils naviguaient avec assez de facilité sur le fleuve et ses affluents et, plus tard, sur les Grands Lacs. Les déplacements étaient lents, on prenait trois ou quatre semaines, parfois six, pour se rendre en barque de Québec à Montréal et au moins vingt jours, quand ce n'était pas quarante, pour se transporter de Montréal à Cataracoui (Kingston)[30].

La navigation à voile sur les Grands Lacs avait débuté en 1678, avec la construction par LaSalle de quatre petits sloops variant entre dix et trente tonneaux. Ces quatre navires, le FRONTENAC, le CATARACOUI, le GÉNÉRAL et un autre non identifié, avaient été construits dans les environs du Fort Frontenac (Kingston). Un autre navire était en construction en 1680 dans l'Illinois et devait servir au trafic sur le Mississippi. Ils furent tous construits par LaSalle[31]. On écrit à tort que la voile fit son apparition sur les Grands Lacs en 1679, avec la construction du GRIFFON, d'environ vingt mètres de long et d'une capacité de soixante tonnes. Il avait été construit aussi sur les ordres de LaSalle (d'où la confusion) et lancé au Lac Érié près de Niagara. Malheureusement, il disparut peu de temps après dans un naufrage sur le lac Michigan. Il y avait trop peu de navires et d'embarcations sur les Grands Lacs pour les besoins de transport. A. Lunn signale que le « Roi entretenait deux barques sur le lac Ontario pour assurer le transport entre les forts Frontenac et Niagara, et on en construisit une autre au lac Champlain pour faire la navette entre le fort Saint-Jean sur le Richelieu et le fort Saint-Frédéric (Crown Point, New York). Entre 1755 et 1759, on construisit sur le lac Ontario six ou sept goélettes ayant jusqu'à dix canons et, sur le lac Champlain, une goélette de dix canons, un autre navire de 60 tonneaux et, sept chébecs armés »[32]. En 1755, on avait besoin de quarante bateaux à Niagara, de deux barques de 60 à 80 tonneaux au fort Frontenac et d'au moins deux cent cinquante bateaux à Lachine[33].

LES CANOTS INDIENS

Le troisième genre de batellerie, dans le système du Saint-Laurent et des Grands Lacs, était le canot d'écorce que les Indiens d'Amérique utilisaient depuis longtemps dans leurs déplacements par eau. Il y en avait beaucoup de variétés et de types qui ont été inventoriés depuis[34]. La sagesse de l'homme blanc fut de découvrir et d'adapter à son usage ce moyen unique, original et inventé par les Indiens d'Amérique du Nord. Le canot d'écorce était magnifiquement adapté aux rivières et aux lacs du Canada. Il était léger, on le confectionnait avec l'écorce de bouleau, qui se trouvait à peu près partout, ainsi que la gomme d'épinette. Il se manœuvrait facilement au moyen d'avirons, se transportait aisément dans les portages et avait une capacité de chargement étonnante. Peaux, fourrures, vivres et voyageurs pouvaient tous y prendre place. Rapide et malléable, il variait d'une longueur de trois à onze mètres et pouvait transporter de deux à quatorze personnes avec leurs bagages et leurs marchandises. On pouvait aussi les réparer facilement. L'Indien ne connaissait que le canot à deux places d'une longueur d'environ cinq mètres ; ce sont les Français qui le modifièrent et l'allongèrent[35].

On construisit trois principaux types de canots utilisés par les voyageurs, les coureurs de bois et les engagés : le *canot de maître*, aussi appelé canot de Montréal, le *canot du nord* et le *canot bâtard*, tous

30. G. Frégault, *La civilisation de la Nouvelle-France*, p. 88.
31. G. Cuthbertson, *Freshwater*, Toronto, 1931, Appendice I, p. 275-276.
32. Lunn, *op. cit.*, p. 177. Le chébec était un petit trois-mâts de la Méditerranée à voiles et à rames.
33. Notes à remettre à l'intendant pour les ouvrages essentiels à faire sous les ordres de Duquesne. ANC CIIA - juillet 1755.
34. L'étude la plus complète est celle de Adney et Chapelle *The Bark Canoes and Skin Boats of North America*, 1964, Smithsonian Inst., Washington.
35. G. Cuthbertson, *op. cit.*, p. 8.

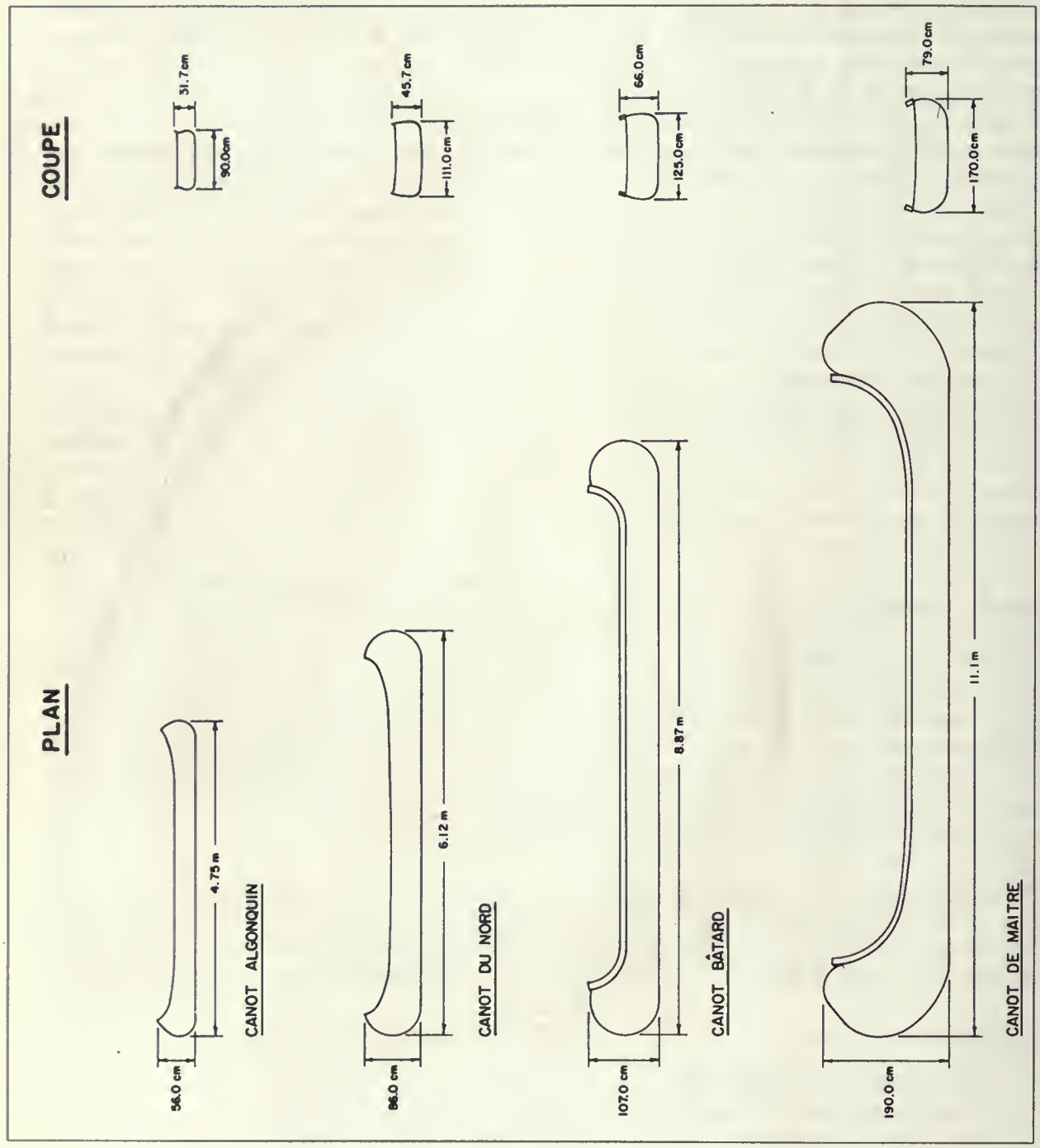


FIGURE 34. Évolution des types de canots commerciaux en usage sur le Saint-Laurent et les Grands Lacs, à partir du canot algonquin jusqu'au canot de maître ou de Montréal, en passant par le petit canot du nord et le canot bâtard. Plan et coupe en mètres et en centimètres.

dérivés du modèle de canot du type algonquin, du bassin de l'Outaouais, et du type Ojibway, du nord-ouest du lac Supérieur (figure 33). Le *canot de maître* était le modèle ultime pour transporter de bonnes cargaisons. Il avait une longueur de onze mètres, un peu moins de deux mètres de large, avec une capacité de chargement de trois tonnes, en plus de l'équipage et de son équipement, un total d'environ quatre tonnes. C'était une merveilleuse machine, dit-on, un excellent marcheur pour affronter les vagues des Grands Lacs et les rapides de l'Outaouais. Il était trop gros pour les rapides, les rivières et les lacs à l'ouest du lac Supérieur. Eric Morse estime que l'équipage idéal pour manœuvrer un tel canot variait entre huit et dix hommes. Il estimait que six n'était pas suffisant et qu'un équipage de douze était trop : on sacrifiait de l'espace qui servirait au transport[36]. On a comparé le canot de maître, à juste titre, au wagon couvert qu'ont utilisé les pionniers canadiens et américains dans leurs déplacements à travers les Prairies et le rôle qu'ils ont joué respectivement dans ces vastes régions, comme moyen idéal de transport à leur époque. Le *canot du nord* était plus petit, plus malléable, avec une capacité de chargement plus faible, environ une tonne et demie. Il avait une longueur de sept mètres, une largeur de 1,4 mètre. Son tirant d'eau, à pleine charge, n'était que de quarante-cinq centimètres. Son équipage variait entre quatre et huit hommes; l'équipage moyen était de cinq ou six hommes. Le *canot bâtard* était une variété à mi-chemin entre les deux précédentes; sa capacité et ses dimensions se situaient entre celles des deux autres types. Ces trois modèles classiques de canots servaient au transport de marchandises, dont les fourrures en descendant vers Montréal et, en montant, des outils, des armes et de l'eau-de-vie qui servaient de troc. Dans les deux cas, on transportait des approvisionnements.

Il y avait aussi des canots de maître avec un équipage de quatorze rameurs, qu'on appelait canots-express, où la rapidité était essentielle, car leur fonction consistait à transporter le courrier, les ordres aux commandants de postes et de forts, les fluctuations dans les prix du marché et les nouvelles de guerre ou de paix, locales et régionales. Ils duraient à peine une saison, le temps d'un aller et retour de Montréal à l'extrémité des Grands Lacs.

Vers le milieu du XVIIIe siècle, une manufacture de grands canots, à Trois-Rivières, en fabriquait une vingtaine par année; la production continua pendant plusieurs années après la conquête de 1760. C'est à Détroit que les Américains ouvrirent les portes d'une autre manufacture de grands canots après la Révolution américaine. Il s'agissait d'un modèle adapté du canot de maître, qui était surtout acheté par les intérêts de J.J. Astor[37].

En plus du canot, la contribution de l'Indien à l'existence de l'homme blanc fut le genre de vie nomade du chasseur-pêcheur-coureur des bois, si bien adapté aux conditions climatiques et physiques du milieu. L'homme blanc devint à son tour coureur des bois et chasseur tout en voyageant par canot d'écorce. Il travaillait à son compte. L'autre type d'homme était le voyageur au service des compagnies qui avironnait pendant des semaines et des mois, transportant les fourrures vers l'est, à Montréal, et retournant vers l'ouest avec victuailles et marchandises diverses, dont le ravitaillement nécessaire aux postes de traite de l'intérieur. Ces deux types d'hommes sont d'ici, du Canada; en empruntant à l'Indien quelques-unes de ses qualités et en les adaptant au milieu hostile canadien, ils assurèrent pendant des décennies, presque un siècle, le commerce des fourrures et les transports par eau vers l'intérieur du continent, à partir de Montréal[38].

LA CONSTRUCTION NAVALE

On a dressé dans le tableau suivant (tableau 5-3), d'après l'étude de R. Brisson, le nombre d'embarcations et de bâtiments construits dans les chantiers du Saint-Laurent. Parmi les petits bâtiments d'abord,

36. E. W. Morse, *op. cit.*, p. 20-21.
37. G. Cuthbertson, *op. cit.*, p. 14.
38. L'un des ouvrages les plus intéressants sur la vie des voyageurs est celui de Grace Lee Nute, *The Voyageur*, publié à New York chez D. Appleton en 1931 et republié en 1987, Minnesota Historical Society, Saint-Paul, 1987, VIII-289 p.

près de cinq cents bateaux plats, vingt-six barques et une quarantaine de grandes chaloupes furent construits entre 1663 et 1763. La construction navale à Québec au XVIIIe siècle s'orienta vers le lancement de plus grosses unités ; ainsi, douze sur quatorze navires de plus de trois cents tonneaux et 65 des 74 navires d'un tonnage variant entre cinquante et trois cents tonneaux furent construits après 1713[39].

TABLEAU 5-3

Construction de petits bâtiments destinés au cabotage et à la navigation dans le bassin hydrographique du Saint-Laurent et des Grands Lacs. Période 1663-1763. Dimensions en pieds français

Période	Nombre et Type	Dimensions
1663-1700	15 barques 22 chaloupes 12 chaloupes biscayennes 400 bateaux plats	37 × 13 × 5 30 × 17 × 4,5 22 × 6 × 2,5 25 × 4
1701-1730	6 barques 6 chaloupes 59 bateaux	36 × 13 × 5 30 × 17 × 4,5 25 × 4
1731-1763	5 barques ou l'équivalent 10 chaloupes 29 bateaux	42 × 17 × 8 30 × 17 × 5 45 × 17 × 7

Source : R. Brisson, *La Charpenterie navale à Québec sous le régime français*, Annexe B, p. 217-243. On a interprété cet inventaire en laissant de côté certains types non identifiés clairement ou décrits vaguement.
Dimensions : de gauche à droite, longueur, largeur, hauteur ou profondeur.

La construction navale était concentrée à Québec dans deux chantiers maritimes : le chantier du Cul-de-Sac, au pied de la rue Champlain, face au Saint-Laurent, et le chantier du Palais, le plus ancien, situé dans l'estuaire de la rivière Saint-Charles. Jusqu'en 1660, on construisit des chaloupes, des bateaux et des embarcations qui ne dépassaient pas dix tonneaux. L'intendant Talon encouragea la construction navale qui connut une expansion remarquable pendant les quelques années qu'il séjourna en Nouvelle-France. Il n'hésita pas à faire construire des vaisseaux de cent vingt à trois cents tonneaux, dont une galiote de 450 tonneaux en 1672. Après son départ et pendant les trente années qui suivirent (1673 à 1703), on revint à la construction de petites embarcations et de bâtiments tels que des barques, des charrois, des goélettes, des chaloupes et des bateaux plats, à peu près tous au service du Roi et de ses troupes.

La grande période de la construction navale commença avec le début du XVIIIe siècle, vers 1703, et se prolongea jusqu'aux environs de 1745. Louis Prat, qui était hôtelier et boulanger à Québec, lança le JOUABERT en 1704, qui fut suivi du PONTCHARTRAIN en 1709, du SAINT-LOUIS en 1711, du SAINT-JÉRÔME en 1713 et d'un autre navire en 1715[40]. Il fut l'un des grands responsables de la relance de la construction navale à Québec. On construisit beaucoup, remplissant régulièrement un carnet de commandes appréciables venant surtout du secteur privé de l'époque, c'est-à-dire des grands marchands et négociants de Québec et de France. En 1712, un négociant de Québec aurait lancé un navire de trente-six canons et Du Chesnay aurait fait construire, entre 1715 et 1717, sept navires de cent à deux cents tonneaux[41]. En recoupant cette citation avec l'inventaire de R. Brisson, on pourrait conclure que ce navire était le SAINT-JÉROME, frégate de 350 tonneaux, construite pour le compte de Louis Prat, Sieur Duplessis, et J. Fournel, marchands à Québec. La majorité des charpentiers de navires et des menuisiers travaillaient cependant à la réparation des navires de guerre et des navires du roi.

Le mérite de l'étude de Brisson est d'avoir souligné le rôle joué par l'industrie maritime coloniale privée. Les charpentiers, les menuisiers, les forgerons et les autres artisans qui travaillaient à leur compte étaient peu nombreux. On comptait une cinquantaine de charpentiers de navires canadiens durant la période qu'il appelle l'âge d'or de la

39. R. Brisson, *La charpenterie navale à Québec sous le régime français*, annexe F, p. 275.

40. A. Lunn, *op. cit.*, p. 319.

41. G. Frégault - *La Civilisation de la Nouvelle-France*, p. 110-114. Voir dans le tableau 5-1, les navires de la flotte de Dugard construits à Québec.

construction navale privée, de 1715 à 1745. On réparait, radoubait et carénait aussi les quilles des navires de passage.

Après 1745, l'État supplanta les entrepreneurs privés; presque tous travaillèrent dans les chantiers du roi et pour la marine de guerre. Les noms de famille à retenir sont Langlois, Chevalier, Corbin et Badeau. Le bois existait en grandes quantités, mais il n'était pas de la meilleure qualité. Il y avait des scieries, des menuisiers et des charpentiers, une expérience acquise, des chantiers maritimes; on était donc prêt à construire une florte pour le Saint-Laurent, l'Acadie, Louisbourg et la métropole. Mais le roi ne donnait pas l'impulsion nécessaire à son développement en commandant quelques unités aux chantiers locaux; le démarrage vint seulement dans les années 1730, par la construction de dix voiliers en 1732 et d'autant en 1733[42].

En 1738, le roi commanda enfin un bâtiment de charge de cinq cents tonneaux qui fut baptisé le CANADA et lancé en 1742. On assista ensuite au lancement du CARIBOU de sept cents tonneaux en 1744, puis du CASTOR, de la MARTRE et du SAINT-LAURENT de soixante canons, frégates et galions de dimensions respectables. Ce fut la grande période de construction navale, qui fut affectée sérieusement par la guerre de Sept Ans et dominée par un grand nom, celui de René N. Levasseur, qui fut, sans contredit, le plus grand constructeur de navires de la Nouvelle-France, dans la période où le carnet de commandes de l'État l'emporta sur celui des marchands. Réal Brisson a recensé quelque 233 bâtiments dans son étude[43]. On identifia les problèmes de cette industrie comme «la pénurie et la cherté de la main-d'œuvre», mais le principal obstacle à son épanouissement fut l'approvisionnement en bois. «On s'attendait à ce que le bois soit de bonne qualité et bon marché. Il ne fut ni l'un ni l'autre»[44]

On a mentionné les navires construits sur les ordres de LaSalle dans les Grands Lacs. Si le GRIFFON était du type galion hollandais, fort connu à l'époque, les autres bateaux, plus petits, ressemblaient à des goélettes à deux mâts avec des tonnages variant entre dix et trente tonneaux; ils servaient au transport entre le fort Frontenac (Kingston) et le fort Conti à Niagara. Après 1695, la construction de navires à voiles cessa; elle reprit après 1725 avec la construction de navires de guerre, commandés par le gouvernement français. Il fit construire 17 navires entre 1725 et 1759, dont un vaisseau, cinq brigantins, sept goélettes, un cotre (sloop) et trois canonnières. Tous furent lancés au fort Frontenac, excepté les quatre derniers bâtiments qui furent lancés en 1759 à Pointe-au-Baril et au fort Niagara[45].

Bougainville, dans un texte écrit en 1758 et intitulé «Considérations sur l'état présent du Canada», donne une explication détaillée de la construction navale et de la qualité des bois canadiens[46]. Il constate qu'il y a une construction navale à Québec, mais qu'elle se porte mal et qu'on va peut-être la fermer, car les navires construits à Québec coûtent plus que ceux bâtis en France, et qu'ils ne durent pas, d'où «l'on conclut que les bois du Canada ne valent rien». En réponse au prix élevé des bâtiments, il répond qu'on «passe sur le compte de la construction des dépenses qui n'y ont aucun rapport». Quant à la qualité du bois, il spécifie qu'on devrait couper les bois des hauteurs plutôt que ceux des vallées, parce qu'ils sont de

---

42. *Ibid.*, p. 113.
43. Réal Brisson, *op. cit.*, p. 217-243, appendice B, Inventaire des bâtiments construits sous le régime français (1663-1763) et tableau de la page 275. J. Mathieu, *La construction navale royale à Québec, 1739-1759*, p. 110.
A. Lunn, le chapitre X entièrement consacré à la construction navale, p. 161-185, et, en appendice, la liste des navires construits et lancés entre 1704 et 1742, p. 319 à 323.
44. Lunn, *op. cit.*, p. 169.
45. La liste des navires apparaît dans l'appendice I du livre de G. Cuthbertson, *Freshwater*, p. 275-276.
46. Ce texte, qui figure aux archives du Séminaire de Québec, a été reproduit en entier dans le volume de Roland Lamontagne, *Aperçu structural du Canada au XVIIIe siècle*, p. 113 à 140. Bougainville était à ce moment-là aide de camp de Montcalm.

meilleure qualité, qu'on devrait aussi les sélectionner avec plus d'attention et choisir des bois aux courbes propres à la construction des carènes. Le problème n'est pas, semble-t-il, dans la qualité des bois mais dans leur préparation. «Ils restent trop longtemps dans l'eau avant qu'ils soient séchés et utilisés; ils sont trop exposés aux intempéries de la nature; ils essuient deux fois l'extrémité du chaud et du froid. Si les navires ne restaient qu'une seule année en chantier, il n'y a pas de doutes qu'on lancerait de meilleurs bâtiments».

Les chantiers navals de Québec étaient nécessaires aux nombreux navires qui avaient toujours besoin de réparations, d'où la nécessité d'y avoir une main-d'œuvre spécialisée et compétente. On pouvait facilement occuper cette main-d'œuvre, en plus des réparations usuelles, à la construction de petits bâtiments pour les postes de pêche, le commerce entre Québec, Montréal, Gaspé et Louisbourg. Bougainville constate qu'on achète beaucoup de petits bâtiments aux chantiers américains, parce que leurs coûts d'achat sont inférieurs aux coûts de construction des chantiers de Québec. Afin de concurrencer ces chantiers, il recommande une gratification de vingt livres par tonneau, l'accès aux agrès importés de France à des prix compétitifs et l'assurance d'un fret de retour vers le Canada. En prenant ces mesures, conclut-il, le Canada fournirait les bâtiments nécessaires à son commerce intérieur, éliminerait les achats de navires aux Anglais d'Amérique et de Grande-Bretagne; «les exploitations devenant considérables faciliteraient la culture des terres, enfin ces mesures «sagement administrées» feraient partie de celles qui sont nécessaires à la balance du commerce de cette colonie avec la France». Ce programme ne fut jamais réalisé. Si on avait suivi les recommandations de Bougainville, il n'est pas certain qu'on aurait rendu l'industrie de la construction navale en Nouvelle-France plus compétitive, car on avait pris une forte avance en Nouvelle-Angleterre.

En effet, la construction navale en Nouvelle-Angleterre et dans les autres colonies américaines le long de la façade atlantique connut un développement parallèle à celui de la Nouvelle-France, mais combien plus important. Les colons américains construisirent d'abord des chaloupes, des bateaux non pontés et d'autres petites embarcations pour répondre à la demande des transports côtiers et fluviaux. Ensuite, ils construisirent des navires de plus grandes dimensions que les marchands-armateurs anglais achetaient et exploitaient sur la route de l'Atlantique Nord.

Vers 1676, quelque 730 embarcations avaient déjà été construites dans plus d'une trentaine de petits chantiers. Les marchands du Massachusetts étaient propriétaires de 430 navires d'un tonnage de jauge variant entre 30 et 250 tonneaux[47]. Au début du XVIIIe siècle on lançait des navires de 350 tonneaux. Il y avait une multitude de petits chantiers maritimes entre l'embouchure de la rivière Kennebec dans le Maine et la baie de Chesapeake; les plus importants étaient situés à Salem et à Boston. Malgré les lois de la navigation, les colons américains possédaient déjà de nombreux navires en 1760; quelques-uns, déjà fortunés, avaient leur propre flotte et pratiquaient le commerce triangulaire, défiant les lois et les règlements maritimes anglais. Cette industrie et ce commerce maritimes dépassaient largement en étendue et en importance tout ce qui se faisait en Nouvelle-France, où l'on n'avait pas les capitaux nécessaires pour lancer une grande et compétitive industrie de la construction navale.

LES MARCHANDS-ARMATEURS ET LEURS REPRÉSENTANTS ENTRE 1740 ET 1760

Tout ce qui se rapportait au commerce des fourrures était géré de Montréal, tête de pont et comptoir principal des compagnies et des sociétés impliquées; de cette ville, on contrôlait l'arrière-pays des fourrures vers l'ouest et le sud-ouest. Tout ce qui se manutentionnait sur les quais du port de Québec, les importations et les exportations, était contrôlé dans cette ville par une vingtaine de maisons de commerce, succursales des marchands et des négociants de La Rochelle, Bordeaux, Montauban, Nantes, Rouen et des autres ports de

47. M. Maddock, *The Atlantic Crossing*, p. 26.

France. Les marchands basés à Québec contrôlaient aussi l'arrière-pays des fourrures et du poisson du Saguenay, de la côte du Labrador, de l'île Royale (Cap-Breton), bref, tout le pays connu en aval et le trafic avec les Antilles.

Il y avait trois types de marchands-armateurs qui contrôlaient et exploitaient les navires en service entre les ports du fleuve et ceux du golfe, des Antilles et de la métropole. Les plus puissants, les mieux organisés, ceux qui exploitaient les plus gros navires étaient les métropolitains, représentés à Québec par des associés ou des commis. Les marchands-armateurs de Québec et des Antilles étaient plus modestes; ils se consacraient, sur les routes au long cours entre les deux colonies et celles entre les ports du fleuve et du golfe, au cabotage local et régional. Des agents maritimes remplissaient le rôle de facteurs, de gestionnaires des intérêts commerciaux des maisons de commerce de la métropole. Quelques-uns passèrent des années, même des décennies au Canada, presque tous retournèrent en France rejoindre la famille à laquelle ils appartenaient. Les représentants à Québec étaient souvent des fils, des cousins ou des neveux des principaux actionnaires qui, de la métropole, s'occupaient d'écouler les produits du Canada en France et en Europe et de remplir les navires au départ de cargaisons de toutes sortes, originaires de France surtout.

Havy et Lefebvre, par exemple, représentaient les intérêts de Dugard et Compagnie à Québec. Leur rôle était celui de l'agent maritime d'aujourd'hui, combiné à ceux de courtier en douanes et d'expéditeur. À la suite de la réorientation des intérêts de Dugard vers les Antilles et de la cessation de sa ligne maritime vers le Canada après 1745-1750, les deux partenaires continuèrent de représenter d'autres marchands métropolitains et développèrent leurs propres affaires. Ils passèrent plus de vingt-cinq ans, de 1732 à 1758, dans le quartier de la Basse-Ville à Québec. Il y avait dix-sept marchands domiciliés à Québec qui représentaient les maisons de commerce et les armateurs de France[48]. Havy et Lefebvre recevaient de leur employeur un salaire fixe; la plupart des autres représentants recevaient une commission de cinq pour cent sur les ventes des cargaisons qui entraient à Québec et de deux et demi pour cent sur le fret de retour à destination de la France. Des marchands locaux qui représentaient plusieurs négociants et maisons de commerce recevaient jusqu'à un tiers de la valeur des cargaisons manutentionnées[49]. Pierre Guy agissait comme correspondant de Dugard à Montréal, il entretenait avec Havy et Lefebvre des relations étroites. Les marchands de Montréal se rendaient à Québec assister à l'arrivée des premiers navires en mai et ajuster les prix selon la valeur et la nature des marchés[50].

Enfin le troisième type était celui des marchands forains dont les capitaines n'avaient pas de base d'opérations au Canada, pas d'entrepôts, pas de bureau, par de représentants sur place, ils vendaient leurs cargaisons au plus offrant; ils venaient des mêmes ports de France et pouvaient s'arrêter à Louisbourg, aux Antilles et participer au commerce triangulaire. Ils n'étaient pas aussi nombreux qu'on le pense, malgré les critiques faites à leur égard[51].

Parmi les marchands-négociants nés au Canada, on pouvait croire que plusieurs auraient bâti à Québec une affaire intéressante, qu'ils seraient devenus des armateurs, auraient armé quelques navires et prospéré. Les «marchands de Québec», par opposition aux marchands du Canada localisés

48. D. Miquelon, *Dugard of Rouen*, p.71.

49. *Ibid.*, p. 71.

50. *Ibid.*, p. 71.

51. Miquelon a bien résumé la liaison maritime la plus importante, celle entre la colonie et la métropole dans son étude de la Nouvelle-France : «*The picture for the period 1702-43 is thus clear: the persistent relation with La Rochelle; Bordeaux always dabbling, a favourite with Canadians on the make; the challenge of Rouen; these three giving rise to the establishment of factors, agents, partners or principals at Québec; and the spate of "seekers", ships bearing cargoes on speculation in the care of their captains or supercargoes, marchands forains from Nantes, Marseille or Saint-Malo. This was the transatlantic relation.*» p. 130.

en France, étaient surtout des représentants de ces derniers. Ceux qui réussirent à s'identifier à la place d'affaires qu'était Québec, au temps du régime français, furent l'exception. Ils exploitaient des navires plus petits, sur les lignes intérieures, vers les ports de Terre-Neuve et de Louisbourg et les ports des Antilles. Ou encore, ils étaient engagés dans la traite, dépendant à la fois des métropolitains et des officiers militaires jouissant de monopoles, détenteurs de congés ou commandant les forts et les postes. Entre 1713 et 1760, on a compté soixante-douze marchands, dont trente établis à La Rochelle et quarante-deux à Bordeaux ; sur ce total, seulement dix étaient nés au Canada[52]. Ils appartenaient à des familles plutôt qu'à des villes. Ils s'identifiaient de cette manière[53].

52. J.F. Bosher, *The Canada Merchants, 1713-1763*, table 2, p. 38-39.

53. *Ibid.*, p. 41. Sa remarque est très juste quand on lit son livre : «*Most merchants in the Canada trade turn out to belong to families more than to towns, and we neglect their families at our peril*».

CHAPITRE 6

Types de navires et construction navale Période 1760-1825

TYPES DE NAVIRES

Le siècle de la voile, son âge d'or, fut sans contredit la période de 1750 à 1870, où l'on introduisit les plus grands raffinements jamais vus dans la construction des coques, les genres de mâtures et de gréements, les sortes de voiles, les instruments de navigation et la théorie et la pratique de la voile. On vit apparaître sur les navires construits en bois, de plus en plus de pièces de fer, à tel point que, vers 1840, la construction de coques en fer commença à se généraliser, le stade expérimental était terminé. En 1840, trois navires avec coque en fer furent construits en Grande-Bretagne, le IRON DUKE (392 tonnes), le VULCAN (318 tonnes) et le JOHN GARROW (711 tonnes)[1]. L'un des plus connus de ces premiers navires en fer fut le GREAT BRITAIN, dont l'échouement sur les côtes d'Irlande pendant un an démontra la résistance du fer.

L'apparition et l'emploi, dans la propulsion des navires, de la vapeur et des roues à aubes, puis des hélices, présageaient qu'un jour on remplacerait la voile par la vapeur. Grâce à cette mécanique, les navires devinrent indépendants des vents qui, depuis des millénaires, avaient été au centre de la navigation à voile.

LES NAVIRES MARCHANDS OCÉANIQUES

En 1760, les navires de guerre ou de commerce anglais n'étaient pas tellement différents de ceux que les Français utilisaient sur le Saint-Laurent et les Grands Lacs. Les navires de guerre étaient classés d'après leur grosseur, le nombre de ponts et de canons et le rôle qu'ils tenaient dans une escadre. Selon l'Amirauté britannique, ils étaient groupés en plusieurs classes : les navires de premier, deuxième et troisième rangs formaient la ligne de bataille, les navires de quatrième rang se

1. D. R. MacGregor, *The Fast Sailing Ships. Their design and construction, 1775-1875*, p. 132. Le premier navire en fer relevé dans les registres des Lloyd's, le ketch GOLIATH, date de 1836 (p. 132). Le premier navire en acier a été construit en 1858 (p. 135).

chargeaient de l'escorte des convois, les navires de cinquième rang s'occupaient de reconnaissance et de liaison, tandis que les navires de sixième rang agissaient comme garde-côtes[2].

Au moment de la conquête, en 1759-1760, l'escadre anglaise de l'amiral Saunders comptait 164 unités dont vingt-neuf vaisseaux de ligne, douze frégates et corvettes, deux galions à bombe, quatre-vingts navires marchands de transport de troupes et de munitions et près de cinquante à soixante goélettes et bateaux[3]. Ce fut sans doute la plus forte concentration de navires jamais vue sur le Saint-Laurent, dans le port de Québec et en aval au temps de la voile.

Le vaisseau de ligne britannique le plus célèbre de cette période était le VICTORY, navire de premier rang, construit entre 1759 et 1765 avec une coque en chêne; il entra en service treize ans plus tard et eut une carrière mémorable. Il fut retiré du service actif en 1815[4]. Il avait un déplacement de port en lourd d'environ 3 500 tonnes, une longueur de 56,4 mètres, une largeur de 18,5 mètres et une profondeur de 6,5 mètres; il était armé de cent canons, la moitié sur chaque bord, et avait un équipage de 750 officiers et marins. Le VICTORY était un trois-mâts typique; son grand mât atteignait une hauteur de 62,2 mètres au-dessus du niveau de l'eau; il croisait à une vitesse de six à dix nœuds avec ses trente-six voiles (figure 35).

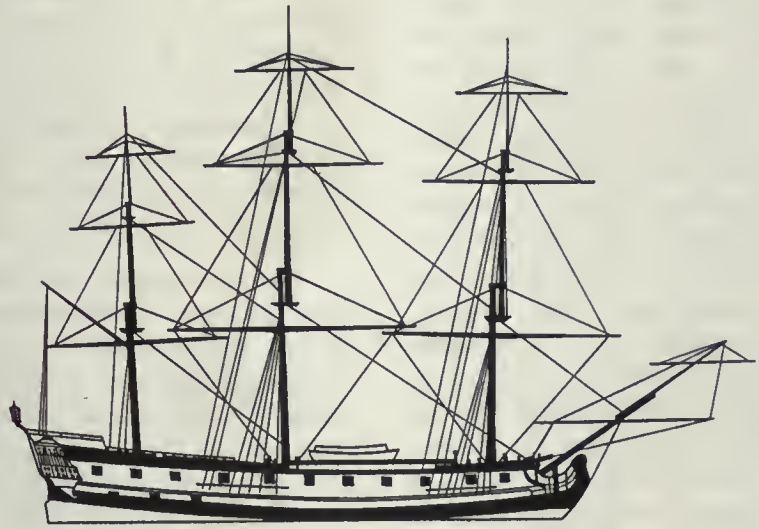
Les navires de commerce les plus utilisés étaient encore la flûte, le brigantin, le trois-mâts barque, le trois-mâts carré, le senau et à deux mâts de taille plus petite, le brick-goélette, les goélettes franches, enfin les cotres et les ketchs pour le cabotage et la pêche. Le gouvernement britannique confiait le transport du courrier officiel à des navires de type brick d'environ deux cents tonneaux qui traversaient l'Atlantique pour se diriger ensuite vers Québec ou vers Halifax avant d'atteindre les ports de la côte est du continent. Les dimensions des navires changèrent pendant ces soixante-cinq années, ils devinrent de plus en plus gros, transportaient davantage et se déplaçaient plus rapidement[5].

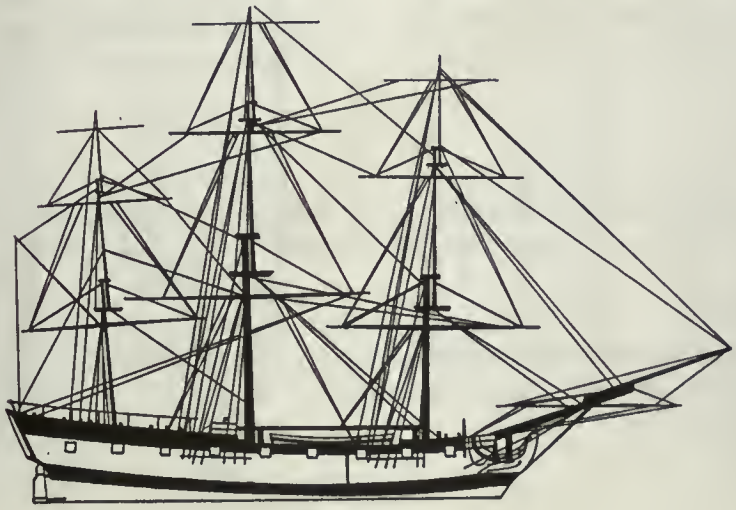
Les navires de commerce britanniques et américains typiques étaient des trois-mâts carrés ou barques avec une capacité de chargement de 285 tonneaux et une quille longue de 22,7 mètres. Vers 1775, presque tous les navires de commerce de 200 tonneaux et plus étaient des trois-mâts; et cela était vrai de tous les navires de 300 tonneaux et plus[6]. Beaucoup de navires de commerce étaient armés de canons afin d'affronter les pirates et les corsaires, pratique qui dura jusqu'aux environs de 1820. Il fallait en moyenne entre quarante et soixante jours pour franchir la distance entre Liverpool et Québec, mais seulement un mois à un mois et demi en sens inverse, car on profitait du courant du Gulf Stream et des vents dominants de l'ouest.

L'East Indiaman était un type de navire construit pour la longue course; comme son nom l'indiquait, on s'en servait surtout sur la route des Indes et de l'Orient (figure 35). Ce modèle de

FIGURE 35. (PAGE DE DROITE) Sketchs de trois navires à voile britanniques de la fin du XVIIIe et de la première moitié du XIXe siècle. Le VICTORY, navire de l'amiral Nelson (en haut), un East Indiamen, trois-mâts de 800 tonneaux (au milieu) et un navire de commerce, trois-mâts de 250/300 tonneaux (en bas).

2. On trouve les détails de chacune de ces catégories, textes et gravures, à la page 14 de A.B.C. Whipple. — *Fighting Sail* dans la collection *The Seafarers* de Time-Life, 1978, 184 p.
3. G. Frégault, *Histoire de la Nouvelle-France. La guerre de la conquête, 1754-1760*, p. 293.
4. On a restauré le VICTORY, le navire de Nelson, tel qu'il était à Trafalgar en 1805, où on peut le visiter à Portsmouth. Détails extraits de J.H. Martin et G. Bennett, *Pictorial History of Ships*, p. 50-51.
5. Voir les tableaux 6-1 et 9-2.
6. R. Davis, *op. cit.*, p. 78.





navire de commerce avait été développé par les Hollandais qui possédaient au XVIIe siècle les navires les mieux construits et les mieux équipés de toute l'Europe. Il fut modifié bien des fois au XVIIIe siècle, tant par les Français que les Anglais, les Suédois et les Espagnols. Lorsqu'en 1773 on changea les règlements d'enregistrement des navires en Angleterre et qu'on les taxa pour frais portuaires sur leur largeur, l'East Indiaman devint plus long et moins large, payant ainsi moins de taxes. Un East Indiaman de huit cents tonnes avait une longueur de 42,4 mètres et une largeur de 10,6 mètres, une coque en chêne et des lignes superbes pour l'époque. C'était un trois-mâts à trois voiles, à deux ponts, avec gréement carré, un long beaupré et deux focs. Le pont supérieur avait une rangée de canons. Sa capacité de port en lourd passa de huit cents à mille deux cents tonnes vers la fin des années 1780 et à quinze cents tonnes vers le milieu du XIXe siècle. Ils furent remplacés par des «clippers» d'origine américaine ayant une plus grande voilure et allant plus vite, «clippers» qui, à leur tour, furent remplacés par les «Windjammers», dernière génération des grands voiliers. À cause de ses dimensions, cependant, l'East Indiaman était un mauvais marcheur, donnant le mal de mer à ses équipages et à ses passagers; par contre, il transportait jusqu'à mille tonnes de thé et de marchandises diverses de l'Orient. Quelques navires de ce type remontèrent le Saint-Laurent jusqu'à Québec en plus d'une occasion. Lors du siège de Québec par les troupes américaines en 1775-1776, n'eussent été l'arrivée de renforts par mer à l'automne de 1775 et le retour au printemps de 1776 d'autres navires de guerre et de munitions anglais, Québec se serait peut-être rendu. On signala, parmi les navires de transport de troupes et de munitions, deux East Indiaman, le LORD HOWE et le TRITON[7].

Il était fréquent à l'entrée du Saint-Laurent, pendant les années de la révolution américaine, de rencontrer des corsaires des futurs États-Unis qui harcelaient en grand nombre les convois de navires marchands britanniques. Ils utilisaient surtout des bricks parce qu'ils étaient plus rapides.

L'analyse détaillée des navires qui entrèrent au port de Québec en 1793 est révélatrice. Ils prenaient en moyenne 47 jours pour effectuer un voyage entre Liverpool et Québec, 50 jours au départ de Londres, 57 jours au départ de Greenock, 59 jours depuis Madère, 47 jours de Cadiz et 63 jours de Bristol. En toute logique, quand on levait l'ancre dans des ports plus rapprochés, cela prenait moins de temps; ainsi, on comptait 31 jours d'Halifax, 43 jours en venant des Antilles, 33 jours de New York, 21 jours de Miramichi et 20 jours du Labrador[8]. Autre fait intéressant: sur 113 navires arrivés entre le 16 mai et le 18 novembre, trente-deux avaient déclaré Londres comme port d'attache, onze Liverpool, six Greenock, vingt Québec, six Halifax, quelques autres des ports de Nouvelle-Écosse et du Nouveau-Brunswick, enfin, plus d'une vingtaine d'autres, différents ports britanniques[9].

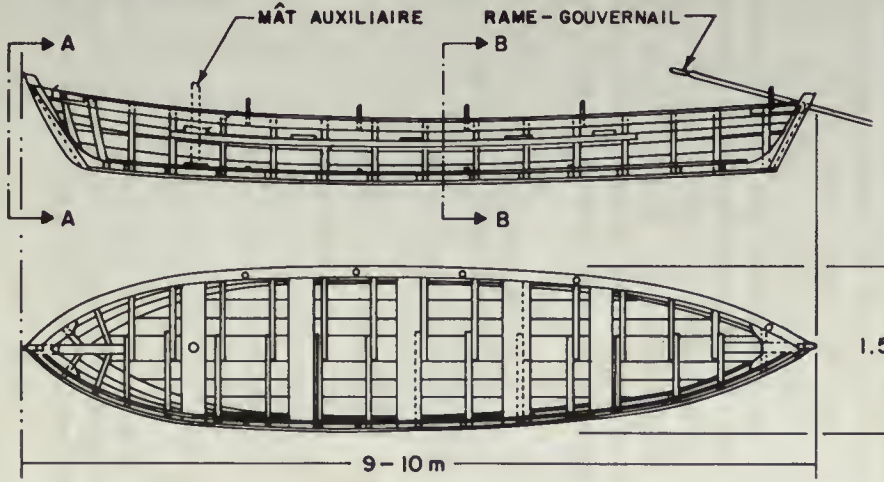
Presque tous les navires que l'on exploitait le long du littoral de l'estuaire et du golfe étaient des sloops et des goélettes. Les trois-mâts et les gros brigantins sillonnaient les lignes transatlantiques tandis que les senaux, les bricks et des brigantins plus petits s'adonnaient au cabotage vers les ports des États-Unis et des Antilles. Le sloop, ou cotre, était un petit bâtiment à un seul mât avec quelques focs et une grande voile aurique. Il était très malléable, assez rapide, mais de faible tonnage, entre trente et cinquante tonneaux. La goélette, dite schooner en anglais, vit son tonnage passer à cent tonneaux et plus.

FIGURE 36. (PAGE DE DROITE) Plan et coupe d'un BATEAU et d'un DURHAM, types de navires les plus populaires et les plus utilisés sur les lacs et rivières de l'intérieur. Les dimensions sont en mètres.

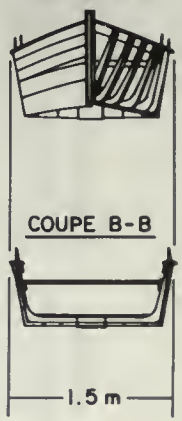
7. W.H. Whitley, *The British Navy and the Siege of Quebec, 1775-1776*, dans *CHR*, vol. LXI, nº 1, mars 1986, p. 3-27.
8. I.S. Brookes, *The Lower Saint-Lawrence*, appendix E, p. 334-336.
9. *Ibid.*, appendix E, p. 334-336.

TYPES DE NAVIRES (FLEUVES, RIVIÈRES ET LACS)

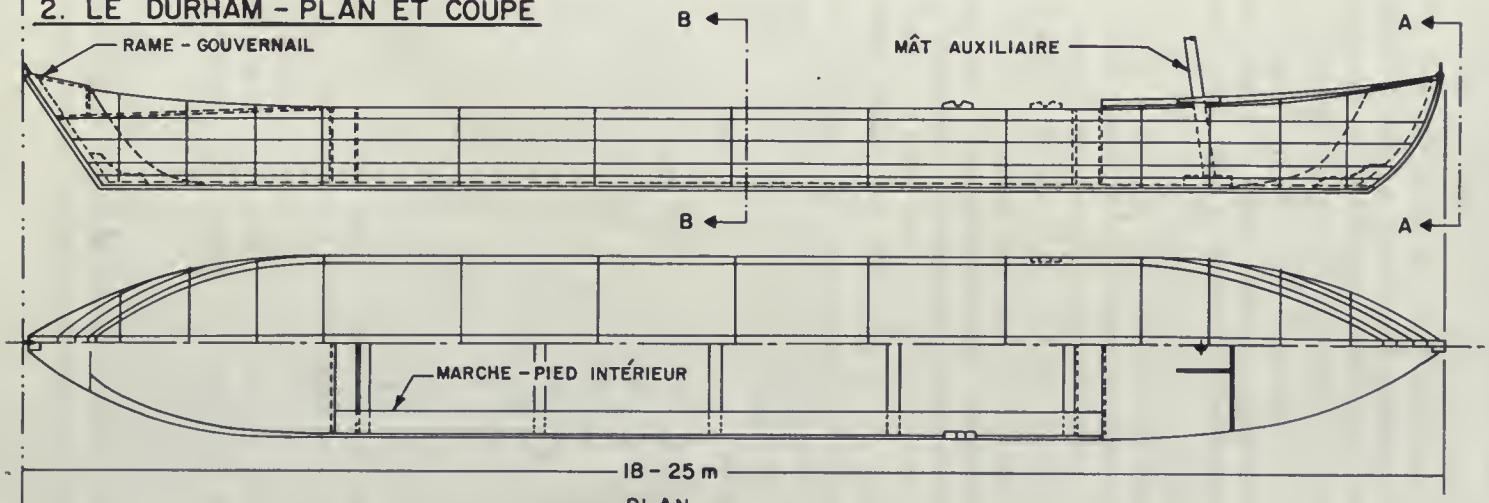
1. LE BATEAU - PLAN ET COUPE



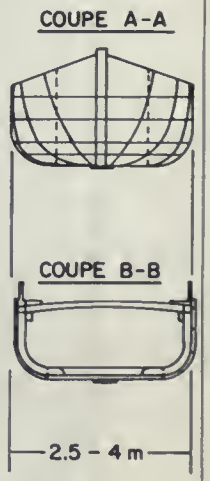
PLAN



2. LE DURHAM - PLAN ET COUPE



PLAN



0 10m 20m

LES NAVIRES DE TYPE FLUVIAL ET DES GRANDS LACS

Aux types de canots déjà décrits, en usage sur le fleuve jusqu'en 1855, s'ajoutent deux modèles de petits navires qui furent conçus et modifiés selon les besoins. Le premier, le plus ancien, le BATEAU, conçu et déjà modifié par les Français avant 1760 et utilisé principalement pour les approvisionnements militaires, d'environ une dizaine de mètres, à bord plat et voile auxiliaire, pointu aux deux bouts, ressemblait au doris de la côte atlantique qu'on voit encore à Terre-Neuve et dans les Maritimes. Il était étroit, n'ayant que 1,5 mètre de largeur. Assez lourd, on l'actionnait surtout à la rame en montant. Il avait un équipage variant de quatre à une douzaine d'hommes, une jauge brute de 3,5 tonneaux et un port en lourd de 4 à 4,5 tonnes de cargaison. Les Bateaux furent allongés, élargis et renforcés, sans en changer la ligne. Sur la rivière Outaouais, on en construisit après 1825 qui eurent jusqu'à vingt mètres de long et une largeur au milieu qui atteignait 3,5 mètres; quelques-uns étaient partiellement recouverts d'un pont et n'exigeaient qu'un tirant d'eau de soixante centimètres. Ils voyageaient à une vitesse moyenne de trois nœuds, sans vent, et parcouraient environ trente milles par jour. Avec voile auxiliaire et vent arrière, on augmentait sensiblement la vitesse (figure 36).

Le deuxième navire, le DURHAM, d'invention américaine, fut introduit, semble-t-il, au début du XIXe siècle. Il ressemblait beaucoup au premier, mais était plus gros et plus large; il transportait cinq fois plus de cargaison que le Bateau et avait une proue arrondie et un gouvernail à la poupe. De chaque côté du Durham, on construisait une petite passerelle sur laquelle les matelots poussaient des perches et le faisaient avancer. Les dimensions classiques d'un Durham étaient de 25-30 mètres de long, 3-4 mètres de large, et sa capacité de chargement variait de douze à quarante tonnes. En descendant le fleuve, ils avaient une charge maximale de 350 barils ou trente-cinq tonnes; on réduisait le chargement à quelque dix tonnes en remontant; l'équipage était composé de cinq à dix hommes[10].

Ces deux types de petits navires à fond plat et ouvert, le Bateau et le «Durham boat», étaient bien adaptés à la navigation sur les rivières et les lacs, au cabotage local et régional et aux liaisons entre les lacs et les ports du Saint-Laurent, dont Montréal. Ils voyageaient par groupe de cinq et plus quand ils remontaient les rapides et se dirigeaient vers l'Ouest, ce qui permettait aux équipages de s'entraider aux portages. On appelait ces groupes de navires des brigades. Par exemple, lors d'un voyage entre Montréal et Kingston, après l'ouverture des canaux de Soulanges, la cargaison était acheminée par route entre Montréal et Lachine ou par bateau halé du rivage le long des rapides. À ce dernier endroit, les Bateaux et les Durham traversaient le lac Saint-Louis jusqu'à la pointe aux Cascades où l'on déchargeait 75 % de la cargaison des plus gros navires Durham que l'on transportait en haut des rapides des Cèdres; le navire franchissait les canaux des Cascades et du Rocher-Fendu et était halé dans les rapides des Cèdres. À ce point, on rechargeait le Durham, puis il franchissait l'écluse de Coteau pour atteindre le lac Saint-François. On répétait les mêmes manœuvres quand la brigade arrivait près des rapides du Long-Sault, en amont de Cornwall. Les navires se rendaient ensuite à Kingston à la voile. Il fallait en moyenne de dix à douze jours pour transporter une cargaison de huit tonnes à des coûts exorbitants[11]. Les coûts d'un voyage typique étaient de :

	£	s.	p.
— péages – écluses de Cascades et Coteau	2	10	0 l
— coûts de halage dans les rapides	5	10	0 l
— transport terrestre d'une tonne de Cascades aux Cèdres et à Cornwall	3	10	0 l
— gages, 6 hommes, 12 jours, à 3/6 par jour	12	12	0 l

10. E.C. Guillet, *Early life in Upper Canada*, p. 418-9.

11. Basé sur la description détaillée de J. Gilmore, *The St. Lawrence River Canals Vessel*, 1956, p. 114-115.

Ce montant équivalait à 120$ U.S. de l'époque[12]. Des coûts de ce genre n'étaient acceptables ni pour les marchands de Montréal ni pour les colons du Haut-Canada qui recevaient leurs marchandises générales et leurs approvisionnements de base et exportaient leurs produits par la route du Saint-Laurent; ils exercèrent auprès des politiciens les pressions nécessaires pour améliorer le réseau. Ces coûts élevés de transports n'empêchèrent pas le trafic de croître rapidement.

En descendant, le voyage se faisait beaucoup plus rapidement; il suffisait de quatre jours de navigation entre Kingston et Montréal à un coût de 25$ seulement; on y transportait par année environ quinze mille tonnes de blé et d'autres denrées[13]. La famille Grant de Lachine se tailla une place prépondérante en assurant, dès 1812, la liaison Montréal-Kingston avec une flottille de cinquante bateaux[14]. Il y avait deux autres types de petits navires de conception américaine en usage, le Kentucky, bateau de rivière, recouvert et populaire dans les rivières de l'ouest des États-Unis, et le Schenectady, de type similaire, mais plus petit que le bateau des années 1760. Tous deux utilisaient des voiles auxiliaires.

Sur les Grands Lacs, le type de navire le plus approprié à la navigation était le voilier, avec quille et pont. Au cours de cette période, tous les voiliers appartenaient au gouvernement britannique ou aux marchands de fourrures. Les voiliers des lacs étaient des copies des navires océaniques, qu'ils soient armés pour la guerre ou le commerce. Ils apparurent d'abord sur le lac Ontario, puis le lac Érié, et à mesure que le peuplement progressa vers l'Ouest, les navires à voile pénétrèrent dans les lacs Huron, Michigan et Supérieur. Avec la révolution américaine, on fonda des chantiers maritimes à Détroit, Niagara et Kingston pour y construire des navires de guerre afin de patrouiller les lacs[15]. Sur les lacs Érié et Huron, il y avait à cette époque une flotte de dix navires de guerre d'environ deux cents tonneaux chacun. En 1782, le personnel naval, mobilisé et en fonction sur les Grands Lacs, totalisait 739 hommes. Un petit détachement était stationné à Saint-Jean-sur-le-Richelieu et patrouillait sur le lac Champlain.

Après la guerre de 1812, les navires de commerce à voile les plus populaires étaient du type schooner, tel le KINGSTON POCKET, de soixante-dix tonnes, ou du type brigantine et barque. Le tonnage dépassait à peine mille tonneaux en 1810 pour l'ensemble de la flotte commerciale. C'était peu. Un tiers de ceux qui payaient leurs droits de quai à Niagara et York battaient pavillon américain. Le trafic maritime prit son essor sur les Grands Lacs après la guerre de 1812-1815, avec l'apparition de nouvelles lignes régulières offrant un service de passagers et de marchandises, par exemple entre Prescott et Kingston, entre Kingston, York et Queenstown, et entre Kingston, Sackett Harbor et les ports du lac Érié et ceux des lacs en amont.

LES RADEAUX DE BOIS

Il existait un trafic tout à fait spécial sur le Saint-Laurent et l'Outaouais durant la première moitié du XIXe siècle : celui des radeaux de bois qui descendaient avec le courant à destination du port de Québec. Ce n'étaient pas des navires au sens propre du terme, mais un moyen de transport par eau unique en son genre. Arrivés à Québec, ces radeaux étaient démantelés et vendus comme bois de construction. Ce trafic commença avec l'achat massif de bois canadiens destinés à remplacer les bois de Scandinavie que l'on ne pouvait pas importer à cause du blocus imposé par Napoléon et par l'introduction, plus tard, de tarifs préférentiels à l'entrée en Grande-Bretagne.

---

12. *Ibid.*, p. 115.
13. *Ibid.*, p. 115.
14. Quelques années plus tard, Robert Grant et Donald Duff possédaient et exploitaient une flottille de 80 bateaux. A. Dubuc, «Montréal et les débuts de la navigation à vapeur sur le Saint-Laurent» dans *R.H.E.S.*, vol. 45, nº 1, 1967, p. 114.
15. J. Collins, arpenteur général adjoint de la province de Québec, aurait fait en 1788 un relevé général des Grands Lacs où il recommandait l'utilisation de navires de 80 à 100 tonnes sur le lac Ontario et de 15 tonnes et plus sur les lacs Érié et Huron (*Hist. of Great Lakes*, vol. I, p. 121).

Le transport du bois s'effectuait selon deux techniques différentes que Lower a qualifiées de technique du Saint-Laurent et de technique de l'Outaouais[16]. Les caractéristiques physiques des deux voies navigables dans leur état naturel exigeaient un assemblage ou un montage différent des radeaux et des cages. La différence dans la construction et l'assemblage était la robustesse des matériaux employés et la manière de les réunir à cause du nombre de rapides à franchir, de la largeur du fleuve comparée à celle de la rivière Outaouais et des obstacles à éviter, comme les hauts-fonds, les rochers isolés, les îles et les autres écueils. À Québec, on identifiait les cages comme du «bois venant de la rivière du Sud (le Saint-Laurent) ou de la rivière du Nord (l'Outaouais)». Les mots «radeaux» ou «cages» sont employés indifféremment pour les assemblages de bois qui descendent le fleuve Saint-Laurent ou la rivière Outaouais, parce qu'en anglais ils s'appellent des *rafts*, tandis qu'en français on les désigne par le mot «cage», et ceux qui les montent et les conduisent à travers les rapides et les chenaux jusqu'au port de Québec sont des cageurs ou, en termes populaires, des «cageux»[17].

Il y avait trois opérations successives pour former une cage ou un radeau (*raft*). La première consistait à confectionner le *cribe*, cadre rectangulaire dans lequel on plaçait les pièces de pin et de chêne appelées *plançons*, en les pressant les unes contre les autres; «on ajoutait deux pièces de bois rond (flottes) liées ensemble par d'autres pièces de bois de rebut équarri sur deux faces qu'on appelait *traverses*, au moyen de grosses chevilles qui les transperçaient. On disposait d'un second rang de plançons»[18]. Le tout était réuni par des *harts* et des brins d'osier; il n'y avait ni vis, ni clous. Le cribe mesurait 18 par 12,5 mètres. La deuxième opération consistait en l'assemblage de quatre ou cinq cribes qu'on appelait *drame* et qui mesurait entre 75 et 90 mètres de longueur, le tout retenu par des brins d'osier dont la fabrication unique et innovatrice de la société Calvin est décrite dans la publication de Swainson[19]. L'une des drames, mieux assemblée que les autres, portait la cambuse (*cookerie*) où l'on préparait les aliments de l'équipe composée d'une trentaine d'hommes et des cabanes ou des tentes qui servaient de dortoirs. C'était le minimum requis, car le voyage jusqu'à Québec prenait quelques semaines. Enfin, le train de flottage (les radeaux ou cages) assemblait une douzaine, parfois jusqu'à seize drames, que l'on détachait avant de sauter les rapides du Galop, du Long-Sault, de Coteau, des Cèdres ou de Lachine. La drame était dirigée par quelques rameurs postés à l'avant et à l'arrière. Avant qu'on tire les cages avec des remorqueurs dans les sections d'eaux calmes, elles descendaient le fleuve ou l'Outaouais avec le courant et des vents favorables, car on hissait quelques voiles auxiliaires sur les cages, cribes ou drames. Si le vent était défavorable, on accostait dans une baie ou le long du rivage, attendant que le vent tourne. Sur l'Outaouais, le bois descendait en cribes seulement. À partir de Montréal et jusqu'à Québec, les cribes et les drames étaient regroupés en trains de cages.

Un mois s'écoulait de la fabrication de la cage à son arrivée à Québec; après 1850, on réduisit la durée du voyage à deux semaines. L'un des plus grands entrepreneurs de drames et de cages sur le Saint-Laurent fut la société fondée par D.P. Calvin en 1826. Pendant trois générations, cette société fut la plus connue et la plus prestigieuse. Elle obtenait le chêne et le pin des bords des Grands Lacs,

16. Lower, A.R.M., *The trade in square timber*, p. 42.

17. D.D. Calvin, *A Saga of the Saint Lawrence : Timber and Shipping through Three Generations*, et son article *Rafting on the Saint Lawrence*.
Léon Robidoux, *Les Cageux*, p. 92 et suivantes.
D. Swainson, *Garden Island : A shipping Empire*. C'est un bon résumé de l'exploitation de la société Calvin & Son qui contrôlait la descente des drames sur le Saint-Laurent. Le Musée maritime des Grands Lacs à Kingston a regroupé dans la salle Calvin une exposition permanente sur les faits et gestes de cette société.

18. L. Robidoux, *op. cit.*, p. 46.

19. D. Swainson, *op. cit.* Drame et cage sont souvent synonymes.

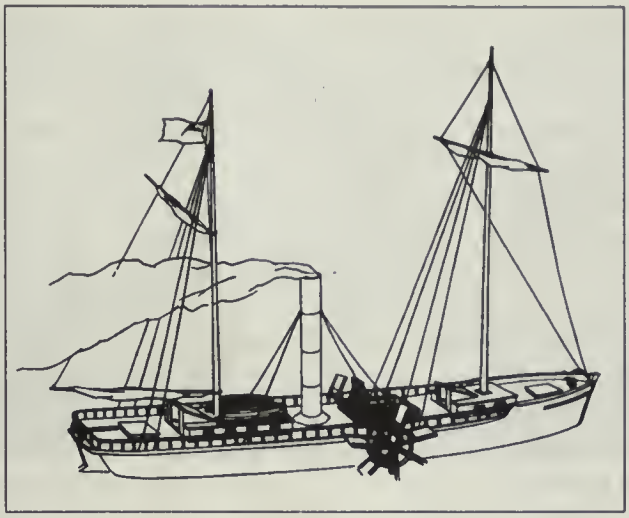


FIGURE 37. L'ACCOMMODATION de John Molson (1809), premier navire à vapeur qui relia Québec à Montréal. Sketch à la plume de C. Ellinger (1930), de la collection Molson qu'on trouve aux Archives nationales du Canada. (*C-127746*)

qu'elle transportait jusqu'à Garden Island, au sud-est de Kingston, où ses employés les assemblaient en trains de cages (drames).

Autre innovation reliée au transport du bois : la construction de glissoires parallèles à certains rapides et assez larges pour faire passer des cribes dans l'Outaouais et éviter ainsi que les roches endommagent le bois. Les glissoires d'Ottawa étaient parmi les plus célèbres, et aussi celle du côté nord des chutes de la Chaudière, construite en 1829 par Philémon Wright, son inventeur. La glissoire était au transport du bois ce qu'était le portage au transport des fourrures par canot; tous deux permettaient de contourner chutes et rapides. Une autre distinction à faire entre la technique de transport des deux grands bassins de drainage, c'est que le long des rives des Grands Lacs et du Saint-Laurent, l'agriculture précéda l'exploitation des forêts; on abattait les arbres pour créer des champs et des terres agricoles, tandis que le long des rives de l'Outaouais, le commerce du bois précéda l'agriculture; on abattait les arbres pour leur valeur et leur commerce; l'agriculture suivait et les colons s'installaient sur des terres en partie défrichées[20].

L'APPARITION DES NAVIRES À VAPEUR

En ce début du XIXe siècle, l'apparition des premiers navires à vapeur fut l'événement majeur dans l'évolution des transports par eau au Canada, en particulier sur le Saint-Laurent et les Grands Lacs. On connaissait déjà l'énergie que l'on développait grâce à l'utilisation plus rationnelle de la vapeur. En 1807, l'Américain Robert Fulton avait remonté le fleuve Hudson, de New York à Albany, à bord du CLERMONT, premier navire à vapeur construit aux États-Unis, quelques années après qu'on eut fait la même expérience en Grande-Bretagne. Au Canada, c'est à John Molson que revint cet honneur; le 1er novembre 1809, il quitta le port de Montréal à bord de l'ACCOMMODATION, pour se rendre à Québec (figure 37).

Le *Québec Mercury* relata ainsi l'événement : «Samedi matin, à huit heures, arriva de Montréal, pour son premier voyage, le bateau à vapeur ACCOMMODATION avec dix passagers à son bord. C'est le premier bateau de ce genre qui ait jamais accosté à ce port. Il est continuellement rempli de visiteurs. Il a quitté Montréal mercredi, à deux heures, ce qui fait qu'il voyage depuis soixante-six

20. W.T. Easterbrook et H.G.J. Aitken, *Canadian Economic History*, p. 198.

heures; il est resté à l'ancre trente heures. Il est arrivé à Trois-Rivières en vingt-quatre heures»[21].

John Molson connaissait bien l'obstacle du courant Sainte-Marie situé en face de sa brasserie. Il empêchait les voiliers, les barques et les bateaux de remonter jusqu'au port avec facilité; c'était un obstacle où l'on perdait un temps précieux à attendre les vents favorables ou à tirer le navire avec des bœufs ou des chevaux. L'introduction de navires indépendants du vent et du courant, capables de partir et de revenir à heure fixe, selon un horaire prédéterminé, représentait un avantage indéniable. Cela assurait aux clients une livraison à la date prévue, et au brasseur la possibilité de réorganiser son système d'entreposage et de distribution. Molson avait été fort impressionné par la pompe à vapeur qu'il avait vue en 1786 à la brasserie Whitebread à Londres, pompe fabriquée par Watt, qui avait aussi construit la pompe à vapeur du CLERMONT. Il fit donc construire ce navire à aubes dans le chantier maritime de D. MUNN à Montréal (chantier fondé en 1806) et confia aux Forges de Saint-Maurice, à Trois-Rivières, la fabrication du cylindre et du piston à vapeur[22]. Le premier voyage de l'ACCOMMODATION marqua le début d'une navigation à vapeur qui se développerait et remplacerait un jour complètement la navigation à voile; cette évolution couvrit à peu près tout le XIXe siècle et révolutionna les transports par eau, tant intérieurs et fluviaux qu'océaniques.

Molson ne s'arrêta pas là; il fit construire d'autres navires plus gros, plus puissants et plus rapides; il devint armateur, fonda sa propre ligne et essaya même d'obtenir en 1811 un droit exclusif (monopole) de navigation à vapeur «dans les limites de cette province» (Bas-Canada). Il n'obtint pas ce droit, mais n'en continua pas moins d'exploiter un service sur le Saint-Laurent à partir de Montréal. En 1812, il fit lancer le SWIFTSURE de quatre cents tonneaux; deux ans plus tard, c'était au tour du MALSHAM, puis du LADY SHERBROOKE en 1816 et du NEW SWIFTSURE en 1817. La concurrence commença à cette époque avec un autre armateur, Thomas Torrance, et son navire le CAR OF COMMERCE, en 1816, et avec John Goudie, propriétaire du QUÉBEC. Les deux autres navires en service étaient le CALEDONIAN (1816) et le TELEGRAPH (1818), qui fut transformé en remorqueur l'année suivante[23].

Devant cette concurrence de plus en plus vive, les Molson fusionnèrent avec d'autres petits armateurs vers 1822 et fondèrent la Compagnie des bateaux à vapeur du Saint-Laurent, ce qui leur donnait, en fait, le quasi-monopole du service entre Québec et Montréal. En 1818, on avait assisté à la première collision entre bateaux à vapeur, le MALSHAM et le QUÉBEC; ces événements épars soulignaient l'importance grandissante de cette navigation comparée à la navigation à voile.

Quelques années après la fondation de la Banque de Montréal en 1817, la circulation des navires à vapeur sur le fleuve était un fait accompli. Ces navires faisaient la navette entre Québec et Montréal; exemple d'un service complémentaire à l'autre, on coordonnait les départs et les arrivées à Québec avec les arrivées et les départs des grands trois-mâts transatlantiques. Le trajet vers l'aval se faisait entre Montréal et Québec en vingt-quatre heures; vers l'amont, en trente-six heures; les navires transportaient jusqu'à 300/350 tonnes par voyage et cinquante à soixante passagers[24]. En 1818, par exemple, le CAR OF COMMERCE transporta 1 380 immigrants de Québec à Montréal; en 1819, l'OTTAWA devint le premier navire à vapeur à naviguer sur l'Outaouais; la même année, on comptait une quinzaine de ces navires dans les

21. Cité dans le volume de Shirley E. Woods Jr., *La Saga des Molson, 1763-1983,* qui relate en détail les intérêts de cette grande famille montréalaise pour la navigation sur le Saint-Laurent, p. 52.

22. S.E. Woods Jr., *op. cit.*, p. 51-52.

23. Alfred Dubuc, «*Montréal et les débuts de la navigation à vapeur...* », p. 112.

24. Dubuc signale deux trafics de passagers spéciaux qui favorisèrent l'essor de la navigation à vapeur, le premier fut les transports de troupes, d'armes et de bagages qui étaient acheminés vers le Haut-Canada à cause de la guerre de 1812 avec les États-Unis et, surtout, l'afflux des nouveaux immigrants. *Ibid.*, p. 112.

FIGURE 38. Le FRONTENAC, premier navire à vapeur et à aubes canadien à naviguer sur les Grands Lacs. Lancé en 1816 près de Kingston, il avait une longueur hors tout de 50 mètres, une largeur de 9,1 m., une profondeur de cale de 3,5 m. et un tonnage d'environ 600/700 tonneaux.

D'après un sketch de J. Elliott Woolford (1778-1866), collection des Archives nationales du Canada. Pour fins de comparaison, il existe une autre aquarelle, celle de J. Van Cline, 1827, aux Archives de l'Ontario. (*C-99574*)

eaux canadiennes. En 1816, on lança près de Kingston le FRONTENAC qui introduisit ce type de navigation sur le lac Ontario[25] (figure 38). Il semble que le VERMONT, lancé en juin 1809, d'une longueur de 38 mètres et fonctionnant à aubes, fut le premier navire à vapeur à sillonner les eaux du lac Champlain. Il faisait la navette entre Whitehall, au sud du lac situé dans l'État de New York, et les ports de Burlington (Vermont) et de Saint-Jean (Bas-Canada)[26].

Les premiers navires à vapeur sur les Grands Lacs ressemblaient à des schooners (type goélette) avec deux mâts auxiliaires, au cas où il y aurait eu des pannes de moteur, et il y en avait. Le moteur à vapeur avec bouilloire et un seul cylindre développait entre vingt et cinquante chevaux et était localisé au centre du navire. À l'aide d'un vilebrequin et d'une boîte d'engrenages il propulsait deux roues à aubes, une de chaque côté de la coque, recouvertes d'une boîte semi-circulaire. Les roues avaient un diamètre d'au moins quatre mètres et entre huit et dix pales. Ces navires n'avaient qu'une cheminée au tout début. On se servait de dix à quarante cordes de bois pour chauffer le moteur, ce qui occupait beaucoup d'espace qui aurait pu servir au transport. Par contre, on pouvait transporter 200 passagers, de jour seulement, ce qui était profitable. Les premiers navires voguaient à des vitesses variant entre cinq et douze milles à l'heure. À partir de 1830, ayant confiance dans les moteurs à vapeur, on abandonna les voiles auxiliaires. Il n'y eut pas de navires avec une seule grande roue à aubes à l'arrière sur les Grands Lacs. On adopta l'hélice au lieu des roues à aubes après 1840.

25. Plusieurs de ces faits sont rapportés par G.P. de T. Glazebrook dans *History of Transportation in Canada*, *op. cit.*, chap. 3, *Sail and Steam*. Plus spécifiquement, nous renvoyons à W. Lewis, «THE FRONTENAC, a reappraisal», dans *Freshwater*, vol. 2, nº 1, été 1987, p. 28-39. Nouvelle publication se spécialisant dans tout ce qui touche au monde maritime des Grands Lacs et dirigée par les responsables du Musée maritime des Grands Lacs à Kingston.

26. P.A. Sévigny, *op. cit.*, p. 19.

LA CONSTRUCTION NAVALE

CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES SUR LA CONSTRUCTION NAVALE DANS LES PORTS DU SAINT-LAURENT

Après 1760, on construisit de petites embarcations, des chaloupes, des bateaux, des barques et de petites goélettes; ces travaux étaient exécutés dans les chantiers périphériques à ceux de Québec par une main-d'œuvre locale et des propriétaires de langue française[27]. La véritable reprise des activités dans les chantiers maritimes débuta après la révolution américaine[28]. Durant la première décennie d'occupation, il y avait trop de problèmes administratifs de toutes sortes à régler d'abord, ce qui n'empêcha pas l'ouverture à Québec en 1762, d'une maison des douanes permettant l'inspection et l'enregistrement des navires sur place[29]. Mais il était inutile de penser à construire des navires de cent tonneaux et plus quand on pouvait se les procurer à bon compte dans les chantiers de la Nouvelle-Angleterre.

Vers 1730, un navire anglais sur six avait été construit dans les colonies britanniques nord-américaines; en 1760, la proportion était d'un navire sur quatre[30]. Il s'agissait de petits navires océaniques, car on continuait de construire les gros trois-mâts en Angleterre. Après 1760, le taux de production augmenta aux États-Unis, ainsi que la grosseur, si bien qu'en 1774, un tiers des navires de la marine marchande britannique avaient été construits dans des chantiers navals américains, en particulier ceux de la Nouvelle-Angleterre (2 342 navires sur un total de 7 694)[31].

Dans les chantiers du Saint-Laurent, on ne pouvait pas rivaliser avec les chantiers américains dont les prix défiaient toute concurrence. En effet, après la révolution américaine en 1784, le coût par tonne d'un navire de 200 tonneaux était le suivant, s'il était construit dans un chantier de la région de :

	£	s	à	£	s
1) Londres	8	8	–	9	9
2) Autres ports anglais	7	5	–	8	8
3) New York, Philadelphie	6	8	–	7	19
4) Nouvelle-Angleterre	3	18	–	5	9[32]

Au moment où l'on aurait pu redémarrer la construction navale, l'effervescence politique qui agitait les colonies américaines empêcha une reprise sérieuse. Ce sera après 1783, quand les conditions économiques et politiques changeront, que l'on relancera cette industrie. Les chantiers maritimes du Québec et du Nouveau-Brunswick auront l'occasion de remplacer les chantiers navals américains comme constructeurs de navires pour les armateurs britanniques.

Après 1783, ce furent les Écossais qui réouvrirent les chantiers existants et firent redémarrer cette industrie. Les plus connus d'entre eux étaient Patrick et John Beatson de North Leith, Alexander, John et David Munn d'Irvine, John Goudie de Kilmarnook, Allan Gilmour de Mearns, George Black d'Aberdeen et William Henry Baldwin[33]. Les Écossais contrôlèrent cette industrie entre 1783 et 1812, tant à Québec qu'à Montréal. Après 1812, on assista à l'arrivée de plusieurs constructeurs

27. François Baby fit construire à Bécancour, en 1775, une goélette qu'il utilisait pour la chasse au phoque et le transport des pelleteries entre la Basse-Côte-Nord, dont Saint-Augustin, et Québec. DBC, vol. V, note de John Clarke, p. 46-51.

28. E. Reid Marcil, *Shipbuilding at Québec, 1763-1893, The square-rigger trade*, p. 500-799. C'est un ouvrage indispensable sur la construction des navires en bois dans les chantiers du port et de la région de Québec. Eileen Reid Marcil a aussi rédigé sur les principaux constructeurs de navires à Québec, plusieurs textes biographiques qui apparaissent dans le *Dictionnaire des biographies canadiennes*. Sa thèse a été publiée en volume depuis : *The Charley-Man, A History of the Wooden Shipbuilding at Québec, 1763 – 1893*.

29. E. Reid Marcil, *The Charley-Man*, p. 48.

30. R. Davis, *op. cit.*, p. 68.

31. *Ibid.*, p. 68.

32. *Ibid.*, p. 375.

33. E. Reid Marcil, *op. cit.*, p. 81 et 86. (Toutes les citations qui suivent sont extraites de sa thèse *Shipbuilding at Québec*.)

de navires anglais dont S. Finch, W. Gillery, George Taylor, Allison Davie et John N. Nesbitt. Ce dernier arriva en 1817 et devint apprenti au chantier de John Goudie[34].

Pierre Dufour énumère les chantiers maritimes du Québec et inclut même ceux qui construisaient des chaloupes ou d'autres petites embarcations[35]. Il a recensé quatre-vingts centres de production de bâtiments grands et petits, qu'il divise en trois régions : la région de l'estuaire, située en aval de l'île d'Orléans, avec une cinquantaine de chantiers qui se spécialisaient dans la construction des petits bâtiments, dont les goélettes ; la région métropolitaine de Québec, dont les chantiers se situaient entre la pointe nord-est de l'île d'Orléans et le village de Deschambault en amont ; ces seize chantiers étaient les plus importants du pays ; on lançait des navires marchands de plus de cent tonneaux ; enfin, la région en amont de Deschambault jusqu'à Montréal, avec vingt-deux chantiers qui se spécialisaient dans la production de gros bâtiments en général. Il y avait donc, en dehors de Québec, beaucoup d'autres centres de construction et de réparation de navires et de bateaux. En réalité, il y en avait tout le long des rives du Saint-Laurent, du golfe à Montréal. À partir de 1787, il devint obligatoire d'enregistrer tout navire ponté, de quinze tonneaux et plus, appartenant à un sujet britannique ; cette mesure facilita grandement le contrôle de la construction navale dans les chantiers du fleuve et du golfe. E. Reid Marcil, pour sa part, a localisé 71 chantiers[36]. Elle décrit avec minutie les six zones de concentration des chantiers navals dans la région de Québec même[37]. Dans le domaine de l'ingénierie maritime, les chantiers navals de Montréal se spécialisèrent dans la construction des premiers navires à vapeur, initiative qu'ils conservèrent par la suite[38].

Les navires recensés comme nouveaux et lancés ne l'étaient pas nécessairement. Il y avait en effet plusieurs «prises» enlevées à l'ennemi, que l'on touait ou faisait naviguer jusqu'à Québec et ailleurs pour les remettre en état de reprendre la mer. D'autres navires, après des réparations majeures, reprenaient la mer sous un autre nom et sous le pavillon d'autres armateurs. Les propriétaires des chantiers maritimes étaient des marchands locaux ou des marchands et des armateurs britanniques individuels ou associés en compagnie. Patrick Beatson représentait les intérêts de la société John Beatson de Londres et dirigeait le plus gros chantier de Québec à la fin du XVIIIe siècle. À côté de cette industrie de la construction navale, on créa un commerce d'exportation de bois pour la marine britannique, surtout de mâts de navires, qui s'avéra très florissant tant que dura le blocus napoléonien.

Au début de son étude, Eileen R. Marcil cite quatre conditions essentielles à la présence d'une industrie de la construction navale. D'abord, les constructeurs et leurs employés doivent avoir les moyens de survivre pendant les périodes de crises et les périodes creuses. (Rappelons qu'à Québec, on construisait les navires en hiver ; il s'agissait là d'un cycle annuel ; les périodes creuses pouvaient durer des années). Ensuite, quand la demande est forte, le financement doit suivre facilement. Autre condition : malgré la nature sporadique de l'industrie, elle devait être suffisamment efficace pour livrer un produit compétitif. Enfin, les services de courtiers maritimes doivent être disponibles pour trouver des cargaisons ou un affréteur pour le premier voyage et, ensuite, un acheteur éventuel, et du navire et de la cargaison[39]. Ces conditions existaient à Québec et à Montréal. Il y avait deux autres conditions que l'on retrouvait dans ces deux ports : la présence d'une source constante

34. *Ibid.*, p. 86-88.

35. P. Dufour, *La construction navale à Québec 1760-1825 ; sources inexplorées et nouvelles perspectives de recherches*, p. 231-251. Voir aussi *La construction navale à Québec des débuts à 1825*.

36. E. Reid Marcil, *op. cit.*, p. 114. Tout le chapitre III est consacré à la localisation et à la description des chantiers maritimes.

37. *Ibid.*, p. 117. La localisation des chantiers navals apparaît sur la figure 18.

38. *Ibid.*, p. 60.

39. *Ibid.*, p. 52-53.

d'approvisionnements en bois variés et de qualité, et une main-d'œuvre spécialisée encadrant une main-d'œuvre saisonnière non spécialisée et bon marché. Les chantiers maritimes employaient 3 355 hommes en 1825[40]. Ces deux dernières conditions existaient déjà au temps de la Nouvelle-France.

NOMBRE ET TONNAGE DE NAVIRES CONSTRUITS DANS LES CHANTIERS DU SAINT-LAURENT, PÉRIODE 1787-1825

Il y a deux sources officielles de données statistiques : *shipping registers* et les rapports généraux du ministère des Travaux publics du Canada. Les travaux les plus récents, ceux de Terrien, de Marcil et de Dufour, sont basés sur les *shipping registers*[41]. On a retenu la liste publiée dans le rapport général des travaux publics. En se servant de cette source, on a compilé, dans le tableau 6-1, le nombre de navires, le tonnage total et le tonnage moyen, par période quinquennale, pour tous les navires construits pendant cette période. À part un certain ralentissement durant les années 1817-1820, il y a une progression constante du nombre de navires construits et une augmentation du tonnage moyen, qui passe de cent vingt-sept tonneaux en 1787-1790 à trois cent trente en 1825. La deuxième source que l'on a utilisée est la liste de Terrien, basée elle aussi sur les registres maritimes. Comme elle contient beaucoup de renseignements utiles, on a recompilé les données en présentant, dans le tableau 6-2, le détail des navires de cent tonneaux et plus construits dans les mêmes chantiers.

En somme, il s'agit d'environ mille unités, dont plus de 400 avec un tonnage moyen de cent tonneaux et plus. La construction navale s'affirma en trente-huit ans comme l'une des grandes industries du Bas-Canada. Elle servait et pouvait encore servir d'exemple à l'industrie de transformation qui transforme le bois en navires de commerce. Au XIXe siècle, on transformait davantage et on exportait autant, mais des produits de plus grande valeur à des prix compétitifs.

Des 432 navires de cent tonneaux et plus construits dans les chantiers du Saint-Laurent,

TABLEAU 6-1

Nombre et tonnage des navires construits dans les chantiers du Saint-Laurent, par période quinquennale. Période 1787-1825

Période	Navires de 100 tonneaux et plus			Navires de moins de 100 tonneaux		TOTAL	
	Nombre de navires construits	Tonnage total	Tonnage moyen/navire	Nombre	Tonnage	Nombre	Tonnage
1787-1790	5	997	199,4	94	3 904	99	4 901
1791-1795	11	2 191	199,1	50	1 908	61	4 171
1796-1800	42	11 559	275,2	51	2 361	93	13 920
1801-1805	48	10 465	218,0	67	3 847	115	14 312
1806-1810	58	15 795	272,0	46	2 346	104	18 141
1811-1815	86	27 025	314,0	84	3 288	170	30 313
1816-1820	40	11 829	295,7	113	5 290	153	17 119
1821-1825	118	39 622	335,7	83	4 113	201	43 735
TOTAL	408	119 483		588	27 057	996	146 612

Source : J.C. Chapais, *General Reports of Public Works Canada, 1867*, appendice 52, N° 1 — *List of number and tonnage of sea-going vessels built in Quebec as far back as the records can show (1787) — giving the number above and below 100, 500, 1000 and 1500 tons and upwards.*

40. F. Ouellet, *Economy Class and Nation in Québec*, p. 149.

41. Eileen R. Marcil a utilisé les sources suivantes : *Quebec Shipping Registers*, vols. 183-198, 202-203, 267-271, 375-378, PAC. Nous renvoyons le lecteur au tableau 13, p. 319, et aux appendices B et C de son livre *The Charley-Man*. Les travaux de Terrien et Dufour sont cités dans la bibliographie.

282, plus de 65% de tous les navires lancés le furent dans les chantiers de la région immédiate de Québec. Par ordre décroissant, voici la production des autres chantiers qui, ensemble, lancèrent cent cinquante navires durant cette quarantaine d'années :

Montréal	58	L'Islet	2
Sorel	13	Saint-Thomas	2
Bécancour	11	Île d'Orléans	2
Paspébiac	7	Berthier	1
Baie Saint-Paul	7	Etchemin	1
Deschambault	7	Saint-Ours	1
Portneuf	5	Chambly	1
Cap-Santé	4	Terrebonne	1
Gaspé	4	La Malbaie	1
Trois-Rivières	4	Îles de la Madeleine	1
Saint-Jean-Port-Joli	4	Matane	1
Baie-des-Chaleurs	3	Rivière-du-Loup	1
New Richmond	2	Bonaventure	1
Maria	2	Lévis	1
New Carlisle	2		

Un certain nombre de navires vinrent à Québec pour y subir des modifications et des réparations plus substantielles; ils ne pouvaient pas être inscrits comme navires construits, mais transformés ou réparés à Québec. En tenant compte de ces cas spéciaux, le pourcentage de navires construits dans ce port diminue.

On construisit soixante-sept navires d'un tonnage total de 24 262 tonnes en 1825, l'une des grandes années de la construction de voiliers. Les goélettes à deux mâts et les bricks de 100/150 tonneaux étaient la spécialité des chantiers de Bécancour, de la Baie-des-Chaleurs, de Trois-Rivières et de Deschambault; à Paspébiac, on construisit surtout des trois-mâts carré, tandis qu'à Québec et à Montréal, c'étaient de grosses unités, dont des trois-mâts carré et des trois-mâts barque. Le plus actif constructeur de navires à Montréal était David Munn, qui commença en 1806 à lancer des bâtiments de deux à trois cents tonneaux; il s'associa à P. Hunter en 1808. Les autres chantiers connus étaient ceux de J.S. Torrow et J. Dunlop[42]. Par exception, c'est à l'île d'Orléans qu'on construisit les deux plus gros navires de l'époque, le COLUMBUS (3 690 tonneaux) et le BARON OF RENFREW (5 294 t., longueur de 93 mètres), tous

TABLEAU 6-2

Nombre et tonnage des voiliers construits dans les ports du Saint-Laurent entre 1787 et 1825 (navires de 100 tonneaux et plus seulement)

Période	Nombre de navires construits	Tonnage	Tonnage total	Types de navires moyen/navire
1787-1790	4	510	127	Trois-mâts carré, goélette, brigantin
1791-1795	7	877	125	Trois-mâts carré, goélette, brigantin
1796-1800	38	8738	229	Trois-mâts carré, senau et brick
1801-1805	54	11204	207	Trois-mâts carré, goélette, brigantin, brick, senau, deux mâts carré
1806-1810	58	18277	315	Brigantin, trois-mâts carré, goélette trois mâts, brick deux-mâts carré
1811-1815	103	30444	296	Brick, trois-mâts carré, goélette, brigantin
1816-1820(1)	37	9687	262	Brick, trois-mâts carré, brigantin, senau, goélette, trois-mâts barque
1821-1825(2)	121	40035	330	Brigantin, senau, trois-mâts carré, goélette, trois-mâts barque, quatre-mâts barque
(3) Total	422	119782		

Source : Liste des voiliers construits, p. 127-211, dans P. Terrien, *Québec à l'âge de la voile*, 1984. (Exclut les navires à vapeur et les navires de moins de cent tonneaux).

(1) Pas de données pour l'année 1816.

(2) Si l'on exclut les deux gros navires, exceptionnels à l'époque, construits par Charles Wood à l'île d'Orléans, le COLUMBUS, et le BARON OF RENFREW, on obtient des données plus réelles, soit un tonnage total de 31 051 tonnes et un tonnage moyen par navire de 260 tonneaux.

(3) Le total est de 432, mais dix navires ont des inscriptions incomplètes dans la liste.

42. W. H. Atherton, *History of Montréal*, vol. II, p. 574.

TABLEAU 6-3

Tonnage et dimensions moyennes des navires à voile construits dans les chantiers maritimes du Saint-Laurent entre 1787 et 1825, et classés d'après leur type

Type de navire	Période 1787-1800				Période 1801-1810				Période 1811-1825				
	Ton.	Lo	La	P	Ton.	Lo	La	P	Ton.	Lo	La	P	
Trois-mâts carré	277	98 29,8	26 7,9	16 4,8	335	105 32	27 8,2	21 6,4	384	107 32,6	28 8,5	20 6	pi m
Trois-mâts barque*	–	–	–	–	–	–	–	–	317	101 30,7	27 8,2	12 3,6	pi m
Brick	146	63 19,2	20 6	10 3	157	71 21,6	21 6,4	12 3,6	169	84 25,6	23 7	14 4,2	pi m
Brigantin	128	70 21,3	22 6,7	12 3,6	142	79 24	22 6,7	12 3,6	195	78 23,7	22 6,7	11 3,3	pi m
Goélette ou schooner	110	–	–	–	125	70 21,3	21 6,4	9 2,7	112	70 21,3	20 6	11 3,3	pi m
Senau	135	79 24	21 6,4	5 1,5	216	80 24,3	22 6,7	10 3	291	88 26,8	23 7	14 4,2	pi m

Notes : Ton. = tonnage
Lo = longueur (*length*), distance qui va de l'étrave à l'étambot
La = largeur (*breath*), partie la plus large du navire de dehors en dehors des membres, que ce soit au-dessus ou en dessous de la ligne de flottaison
P = profondeur (*depth*), distance du creux de la cale, de vaigrage sous bau
pi = pieds
M = mètres

* Le premier trois-mâts barque fut construit en 1819.

Source : P. Terrien, *Québec à l'âge de la voile*. Liste des voiliers construits, p. 127-211.
E. Reid Marcil, *The Charley-Man, A History of Wooden Shipbuilding at Québec, 1763-1893*, Appendice B, p. 367-376.

deux des quatre-mâts barque[43]. Nous avons classifié les navires selon le type, le tonnage et les dimensions dans le tableau 6-3. Plus de 72% des navires construits étaient des trois-mâts carrés et des trois-mâts barque[43].

On a recensé six constructions spéciales dont la mâture et le gréement étaient des exceptions : deux navires à deux-mâts carrés, deux navires à quatre-mâts barque, une goélette à trois-mâts et un brick à deux-mâts[44]. Pour compléter cette analyse, nous avons compilé les tonnages et les dimensions des navires à voile durant trois périodes. À l'exception des goélettes ou schooners, les tonnages ont augmenté. Les senaux ont plus que doublé leur tonnage en moins de quarante ans[45]. Les dimensions des navires ont varié d'une période à l'autre. Le trois-mâts carré typique de la fin du XVIIIe siècle avait une longueur de 98 pieds (29,8 mètres), une largeur de 26 pieds (7,9 mètres) et une profondeur

43. Dimensions en pieds et en mètres :

		Longueur	Largeur	Profondeur
COLOMBUS	pi	301	51	29
	m	91,7	15,5	8,8
BARON OF RENFREW	pi	304	61	35
	m	92,6	18,5	10,6

44. P. Terrien, *op. cit.*, *Liste des voiliers*, p. 127-211.

45. Il y a très peu de plans et de devis de navires construits à l'époque. En voici quelques-uns que nous avons trouvés aux Archives nationales du Canada (figures 39 à 41).

de 16 pieds (4,8 mètres). Vingt-cinq ans plus tard, on inscrivait au registre des dimensions de 107 pieds (32,6 mètres) de longueur, 28 pieds (8,5 mètres) de largeur et une profondeur de 20 pieds (6 mètres). On constatait une augmentation semblable et proportionnelle du trois-mâts barque, du brick et du senau, mais moins de différences dans les dimensions des goélettes, ou schooners, et des brigantins.

Voici, d'après le tonnage, comment Dufour a classifié les neuf cents navires construits pendant ces 65 années (tableau 6-4). Il qualifie prudemment le total de nombre minimal de bâtiments construits dans la vallée du Saint-Laurent :

TABLEAU 6-4

Classification des navires construits à Québec entre 1760 et 1825 d'après le tonnage

Nombre	Tonneaux	Nombre	Tonneaux
354	0 – 49 t.	46	400 – 499 t.
219	50 – 99	11	500 – 999
133	100 – 199	3	600 – 999
103	200 – 299	2	1000 et plus
89	300 – 399		

Source : P. Dufour, *La construction navale à Québec, 1760-1825 : sources inexplorées et nouvelles perspectives de recherches*, *RHAF*, vol. 35, nº 2, septembre 1981, tableau 3.

Note : Le nombre total de navires construits au Québec est légèrement différent d'après le tableau 6-1 ; il ne couvre pas la même période.

LES TIMBER SHIPS DE QUÉBEC

Le trois-mâts carré, qui s'identifiait le mieux aux *timber ships* des chantiers navals du Québec, était de loin le type de navire qu'on construisait le plus. On en vendait plusieurs pour la valeur du bois ; dans bien d'autres circonstances, ces navires de commerce furent utilisés pendant plusieurs années sur les routes maritimes de l'Atlantique Nord et d'ailleurs. On a souvent terni la réputation des *timber ships*, construits rapidement et avec des bois de qualité inférieure. Quand le chêne devint rare en Grande-Bretagne, à partir de la fin du XVIIIe siècle, on commença à l'importer du Canada, tout comme on importait le teck de Birmanie, le mélèze de la Baltique et l'acajou du Honduras. L'Angleterre importait aussi du chêne des États-Unis. Il est vrai que les navires construits dans les chantiers navals du Saint-Laurent et de la rivière Miramichi, au Nouveau-Brunswick, étaient construits de bois mous, comme les mélèzes, les pins, les bouleaux noirs et les cèdres blancs[46]. Quelques chantiers laurentiens lancèrent des bâtiments qui eurent une longue vie, vingt, trente et quarante ans à l'occasion. Les *timber ships* de Québec n'avaient peut-être pas, en général, la qualité des navires anglais. Cependant, vers 1800, ils demeuraient dans la première catégorie de Lloyd's. L'évaluation de cette grande société dépendait du lieu de la construction et de la réputation des constructeurs. Ainsi, les navires construits à Londres et aux Indes demeuraient dans la première catégorie pour 13 ans, ceux construits dans les chantiers du sud des États-Unis, 12 ans, ceux construits à Bristol, à Liverpool, à Québec et aux Bermudes, 10 ans, ceux construits dans le nord de l'Angleterre, au Pays de Galles et en Écosse, 8 ans, enfin, ceux construits dans d'autres ports américains, 6 ans[47]. Comparaison favorable.

Dans la liste publiée et modifiée de Terrien, tous les noms des propriétaires éventuels de navires ne sont pas identifiés ; quand il le fait, on découvre des liens étroits avec des maisons de commerce de Grande-Bretagne, avec des marchands des villes de l'estuaire, de la Nouvelle-Écosse, de Terre-Neuve et d'ailleurs. Parmi les commandes de navires à construire passées par les marchands-armateurs de Grande-Bretagne, on a relevé les noms de marchands de Glasgow, Greenock, Bristol, Hull, Dublin et Waterford, de l'île de Jersey (Charles Robin, aussi de Gaspé) et de Belfast. Les acheteurs les plus actifs étaient les marchands-armateurs de Londres et de Liverpool. Ils achetaient les *timber ships* parce qu'ils coûtaient moins cher et que le rapport qualité-prix était attrayant. Une trentaine de ces navires auraient été construits pour des marchands-armateurs de

46. F.W. Wallace, *Wooden Ships and Iron Men*, p. 27-29.

47. R. Davis, *op. cit.*, p. 375. Il cite ici les *Annals of Lloyd's Register*, 1854, p. 14-22.

langue française. Ils exploitaient surtout des navires de cent à cent cinquante tonneaux, de type goélette à deux mâts, brick et brigantin, sur les routes maritimes liées au cabotage. Ils contrôlaient aussi la petite navigation qui s'occupait du ravitaillement des côtes de l'estuaire, du cabotage vers le Saguenay, la Gaspésie, la vallée du Richelieu, Montréal et les environs.

Un remorqueur, l'HERCULE, fut lancé en 1824; il fut le premier, avec la barge MARGARET, à remonter le courant Sainte-Marie en face de Montréal[48]. C'était plutôt un navire à passagers capable de remorquer des chalands, des barges, des péniches et même des voiliers océaniques. L'un des nouveaux navires à vapeur, le LAUZON, de trois cent dix tonneaux, d'une longueur de 86 pieds (26,2 m), avec un gouvernail à la proue et à la poupe, qui avait été construit à Québec dans le chantier de John Goudie en 1817 et qui fut utilisé entre Montréal et Québec, assura le service de traversier entre Québec et Lévis pendant une décennie. En comparaison avec le service antérieur par chaloupes, ce fut une amélioration considérable des liaisons entre les deux villes[49].

LA CONSTRUCTION NAVALE SUR LES GRANDS LACS

Ce sont les autorités militaires britanniques qui firent construire des bâtiments dans les premiers

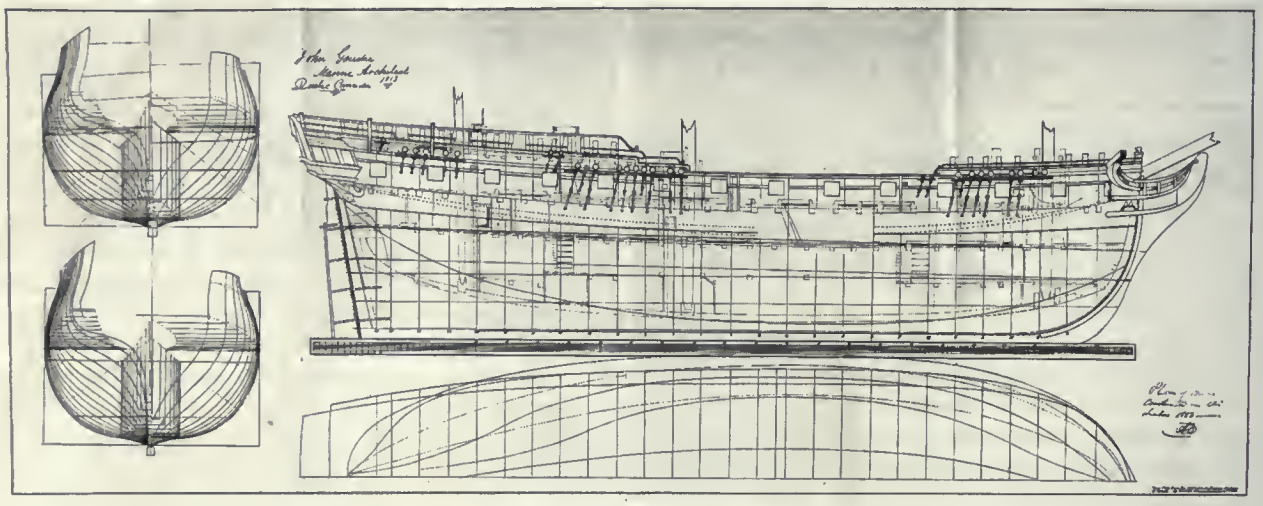


FIGURE 39. Plan et coupe d'une canonnière à faible tirant d'eau (environ 1,25 mètre) à construire au chantier naval de Sa Majesté, à l'île aux Noix, sur le Richelieu.
Ce plan, signé par M. McGill, maître constructeur, date d'avril 1815. Les dimensions de ce navire équipé de trois canons pivotants, à deux-mâts, étaient les suivantes :

longueur : 62,3 pieds (18,9 mètres)
largeur : 16,2 pieds (4,9 mètres)
profondeur : 4,1 pieds (1,24 mètre)
tonnage : 73/75 tonnes

Le nom descriptif anglais de *Caustic Gun Boat* laisserait supposer que ses canons crachaient des matières inflammables. Collection de cartes et plans des Archives nationales du Canada. (*C-44008*)

48. W.H. Atherton - *History of Montréal*, vol. II, p. 576.
49. Hare John, M. Lafrance, D.T. Ruddel, *Histoire de la ville de Québec 1608-1871*, p. 144, et aussi F.W. Wallace, *Wooded Ships and Iron Men*, p. 17. Voir l'article de E. R. Marcil sur John Goudie dans DBC, vol. VI, p. 318-321, et le petit livre de R. Bruneau, *La petite histoire de la traversée de Lévis.*

chantiers maritimes des Grands Lacs. Les premiers navires avaient été lancés à Oswego dès 1755. Neuf navires furent lancés en 1755 et 1756, dont trois sloops, quatre schooners, un brigantin de 170 tonneaux et un snow de 176 tonneaux; les sloops et les schooners avaient une jauge moyenne de 60 à 80 tonneaux[50]. Les principaux centres étaient Oswego, Oswegatchie, Niagara, Navy Island ou Détroit, Carleton Island et Kingston, York et Amherstburg. On construisait des sloops, des goélettes (schooners) et plusieurs barges et chalands. Pendant ces vingt ans de paix officielle, de 1760 à la révolution américaine, l'objectif des Britanniques était d'organiser les transports, de s'assurer que les communications entre les ports, les portages et les lacs étaient contrôlées et accessibles aux commerçants, aux marchands et aux fournisseurs de ravitaillement et d'approvisionnement. Ils construisirent au moins neuf navires à Détroit entre 1771 et 1779, des schooners et des sloops dont le tonnage variait entre 34 et 106 tonnes et un brigantin de 154 tonnes[51]. C'est en 1772 qu'on lança un premier sloop dans les eaux du lac Supérieur[52].

Après 1775 et les menaces de révolution au sud et à l'est des Grands Lacs, la construction de navires de guerre fut entreprise à Niagara et à l'île

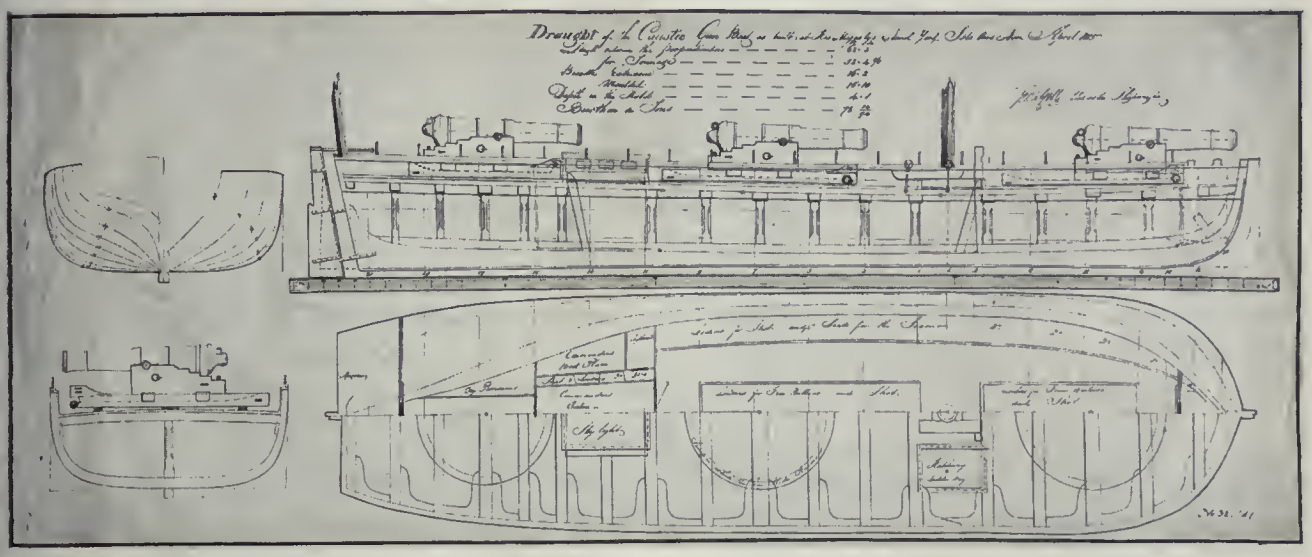


FIGURE 40. Plan et coupe d'un trois-mâts à construire dans un chantier maritime des Grands Lacs, exécutés par John Goudie, architecte naval, à Québec, en 1813. C'est l'un des rares plans de navires exécutés dans les chantiers maritimes de Québec. Il n'y a pas de dimensions disponibles, nous les estimons à 130 pieds de long par 30 pieds de large. Il pourrait avoir 26 canons, une profondeur de 15 pieds et un tonnage d'environ 400/500 t.
Le chantier maritime principal de J. Goudie était situé dans le faubourg Saint-Roch à Québec, près de la rivière Saint-Charles. Il y a construit, entre autres, le QUÉBEC de 554 t. en 1818 et le LAUZON, en 1817, conçu comme traversier. Il lança en 1814, dans son autre chantier de Kingston, le SAINT-LAWRENCE, de 112 canons, le plus gros navire de guerre sur les Grands Lacs, au moment de la guerre de 1812-1815.
Collection de cartes et plans des Archives nationales du Canada. (*NMC* 78463)

50. G. Cuthbertson, *op. cit.*, Appendice 2, p. 277-282.
51. J.H. Beers, *History of the Great Lakes*, vol. I, p. 121.
52. *Ibid.*, p. 583.

Carleton, près de Kingston. En 1780, l'ONTARIO fut lancé mais, hélas, il devait se perdre corps et biens, lors de son premier voyage entre Niagara et Oswego[53]. En 1782, on disposait d'un service de cinq schooners et de quatre chalands sur le lac Ontario et de onze bâtiments du même type sur le lac Érié[54]. Cette première période de construction se termina avec la fin des hostilités. Dans les chantiers situés au bord des lacs, en 1783, on avait construit plus de vingt navires à voiles qui naviguèrent sur les Grands Lacs. Après cette date, le contrôle de la construction navale passa aux mains des marchands qui commencèrent à construire des voiliers de commerce à leur propre compte.

De 1760 à 1785, ce fut la marine de guerre britannique qui assura tous les transports sur les Grands Lacs; elle portait le nom de *Provincial Marine* (figure 42). Malgré tous ses efforts en vue de satisfaire ses clients, il était évident qu'à brève

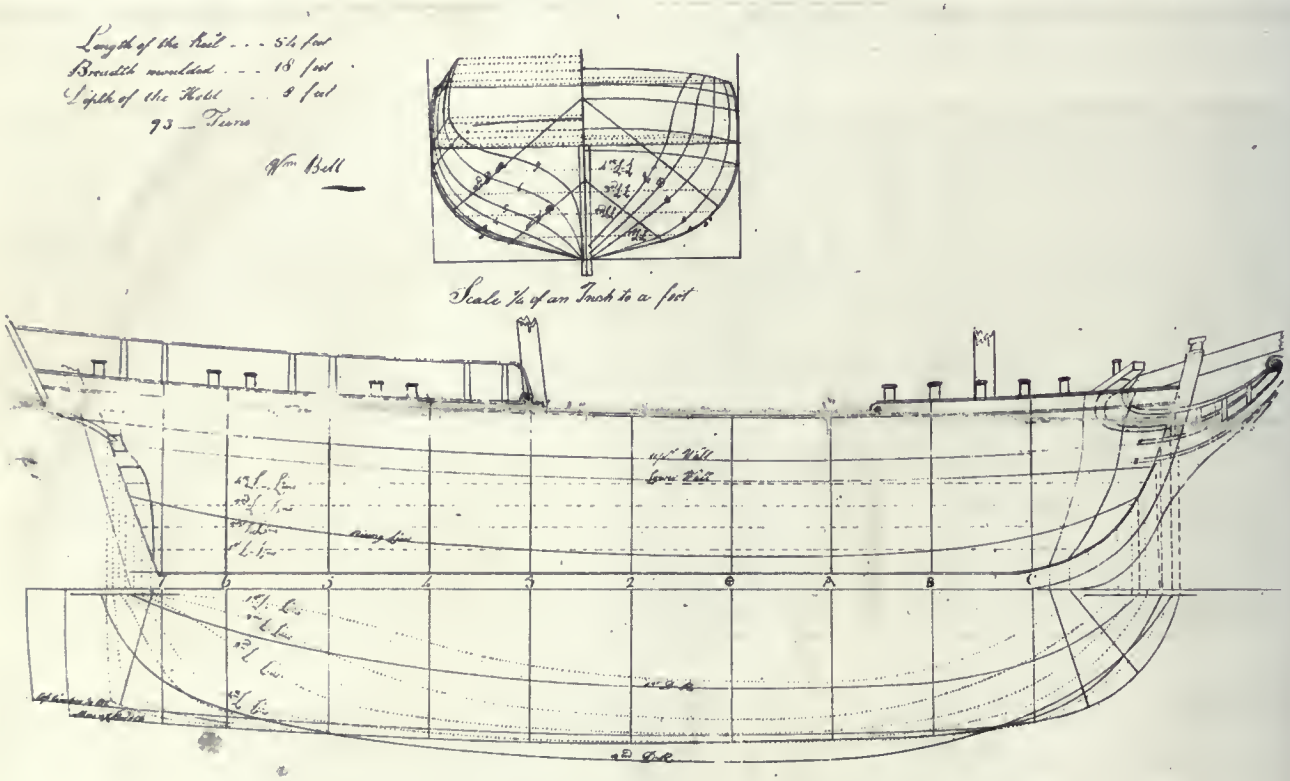


FIGURE 41. Plan et coupe d'un navire marchand proposé pour le service sur les Grands Lacs; il devait être construit à Amherstburg en Ontario, près de Windsor. Les plans furent exécutés par John Craigie à l'emploi du chantier maritime de A. Munn, de Québec, en 1802.
Les dimensions du navire sont de 54 pieds de longueur (16,4 mètres) et de 18 pieds de largeur (5,4 mètres), le tonnage est de 93 tonnes.
Collection de cartes et plans des Archives nationales du Canada. (*NMC* 18024)

53. On se réfère ici à un navire de guerre du nom d'ONTARIO (voilier); plus loin il sera question d'un navire à vapeur du même nom.

54. E.C. Guillet, *op. cit.*, p. 447.

FIGURE 42. Photo de la maquette du ROYAL SAVAGE (1770). Schooner anglais armé utilisé sur le lac Champlain pendant la révolution américaine. Il fut capturé par les Américains à Saint-Jean en 1775. Ce n'était pas un bon marcheur. Il avait un équipage de 50 hommes et un armement de quatre canons de 6 livres et de quelques canons pivotants. Longueur 20,2 mètres, largeur 6,7 m, profondeur 2,9 m, tonnage approximatif de 70 tonneaux.
La maquette est à une échelle de 1/4" au pied. Elle est exposée au Musée maritime du M.I.T. à Cambridge, Mass.

échéance il faudrait libéraliser les transports et laisser à l'entreprise privée la tâche et les responsabilités des transports commerciaux. À cause de la révolution américaine et de l'arrivée des premiers loyalistes, de la congestion chronique dans les ports, de l'insuffisance du nombre de navires et de la paperasse administrative, le gouvernement procéda à la libéralisation des transports commerciaux vers 1785. Le premier navire commercial fut le BEAVER, lancé en 1785 par la Compagnie du Nord-Ouest. En 1788, Kingston fut choisie comme base navale et chantier maritime; c'était aussi le site des installations militaires les plus importantes des Grands Lacs. La Compagnie de la Baie d'Hudson fit construire le YORK (1792), le SIMCOE (1793) et le LADY DORCHESTER (1793)[55]. Le LEEDS TRADER fut le premier navire construit par les Loyalistes qui arriva dans la région du Saint-Laurent supérieur et qui navigua dans ces eaux. La majorité de ces voiliers de commerce avaient un tonnage variant entre cinquante et deux cents tonneaux; plus d'une trentaine furent construits entre 1783 et 1812[56].

Le premier navire américain fut construit sur les rives du lac Ontario en 1789; le commerce par navire battant pavillon des États-Unis débuta après 1790. On construisit le JEMIMA à Hanford's Landing, dans les environs de Rochester, en 1798; la même année, on lança le WASHINGTON, schooner construit à Érié. Le tonnage de ces navires de type schooner et sloop variait entre quarante et cent tonneaux; ils étaient construits à Niagara, à Oswego, à Black Rock, près de Buffalo, et à Sackett Harbor[57]. La guerre de 1812 avec les États-Unis força les autorités militaires à lancer des navires de guerre

55. *Ibid.*, p. 452 et 453.

56. Dans l'appendice IId, p. 277-282, du volume de George Cuthbertson, il y a une liste des 60 navires construits; de ce nombre, ce sont les schooners et les sloops qui sont les plus nombreux. Dans l'appendice III, p. 283-285, l'auteur a établi une liste de 15 navires commerciaux britanniques construits entre 1769 et 1792; il complète sa liste avec les noms des premiers navires commerciaux et de guerre des États-Unis qui furent lancés après 1796.

57. J.C. Mills, *Our Inland Seas, their shipping and commerce for three centuries*, p. 71. Il s'agit ici de Niagara du côté américain, par opposition à Niagara-on-the-Lake du côté canadien de la rivière.

FIGURE 43. Le QUEEN CHARLOTTE, deuxième navire à vapeur canadien à naviguer sur les Grands Lacs (1818). Aquarelle de la Collection des Archives nationales du Canada. (*C-22883*)

de plus fort tonnage, dont, en 1814, le SAINT LAWRENCE, de 57 mètres, le plus gros navire de guerre jamais construit pour naviguer en eau douce. Avec l'apparition de ce navire, les Britanniques prenaient définitivement le contrôle militaire du lac Ontario. Les quatre ou cinq navires de guerre anglais sur le lac Érié étaient surtout des bricks armés. Les Américains avaient aussi équipé et armé plusieurs navires de guerre. Une petite escadre américaine commandée par le commodore Perry réussit à vaincre l'escadre britannique en septembre 1813 sur le lac Érié.

Le 7 septembre 1816, le FRONTENAC fut lancé dans un port de la baie de Quinté. Date mémorable, car ce fut le premier navire à vapeur construit en amont de Montréal. Il marqua l'apparition de ce nouveau mode de propulsion sur les Grands Lacs. Il avait une longueur de 57 mètres et assurait le service entre Kingston et York pour la société Thebont et Chapman de Kingston[58]. Cette même société construisit et lança en 1818 le QUEEN CHARLOTTE qui voyageait entre Prescott et les ports du lac Ontario (figures 43 et 44). Ces deux navires assurèrent jusqu'en 1825 un service régulier sur le lac Ontario et le Saint-Laurent supérieur. En 1817, les Américains lancèrent l'ONTARIO, premier navire à vapeur américain à naviguer sur les Lacs. Il avait été construit à Sackett Harbor; il avait un tonnage de 237 tonnes[59] et assurait un service hebdomadaire entre Ogdensburg et Lewiston. Les autres navires à vapeur ayant été construits pour naviguer sur des rivières ou des fleuves, l'ONTARIO fut donc le premier à affronter une mer ouverte et étendue. Pour cette raison, des modifications notables avaient été apportées aux roues à aubes et aux essieux[60]. Il avait été précédé en 1809 par le DALHOUSIE, lancé à Prescott, le premier navire à vapeur à naviguer sur le Saint-Laurent supérieur[61].

58. J. Bouchette, *Description topographique de la province du Bas-Canada*, p. 468.
59. J.H. Beers, *op. cit.*, vol. I, p. 587.
60. Palmer Richard, *ONTARIO, the first steamboat on the Great Lakes?* dans *Freshwater*, vol. 2, nº 1, 1987, p. 20-27. Était-ce le FRONTENAC ou l'ONTARIO qui fut le premier lancé? Peu importe la controverse. Chacun était le premier navire à vapeur représentant les couleurs de son pays; le FRONTENAC arborait l'Union Jack et l'ONTARIO, le pavillon des États-Unis.
61. J.C. Mills, *op. cit.*, p. 86.

FIGURE 44. L'ONTARIO, le premier navire à vapeur américain à naviguer sur les Grands Lacs. Lancé à Sackett Harbor en 1817, il avait un tonnage de 237 tonneaux; longueur : 33,5 mètres, largeur : 7,3 m, profondeur : 2,4 m.

Le premier navire à vapeur sur le lac Érié fut le WALK-IN-THE-WATER, construit à Black Rock près de Buffalo et lancé en 1818[62]. Il avait une longueur de 41 mètres, se rendait jusqu'à Détroit et remonta même jusqu'au lac Huron. Il fut aussi le premier navire à vapeur à naviguer sur les eaux du lac Michigan en 1819. Après sa perte, près de Buffalo, en 1821, au cours d'une tempête, on le remplaça en 1822 par le SUPERIOR, suivi du HENRY CLAY en 1824. Ces deux navires maintinrent un service de quatre jours entre les ports du lac Érié et Détroit. Les premiers navires à vapeur canadiens sur le lac Érié furent le CHIPPAWA, de cent tonneaux, et l'EMERALD[63].

62. E.C. Guillet, *op. cit.*, p. 469.
63. *Ibid.*, p. 471.

CHAPITRE 7

Types de navires, construction navale et armateurs Période 1825-1850

TYPES DE NAVIRES

EN AMONT DE MONTRÉAL

Les bateaux et les navires Durham, les chalands et les radeaux de bois constituaient la batellerie principale utilisée pour le transport des passagers et des cargaisons sur le haut Saint-Laurent, entre Montréal, les ports du Haut-Canada et certains ports américains des lacs Ontario et Érié. Sur ces lacs, avec l'apparition des voiliers, mais davantage avec l'arrivée des premiers navires à vapeur vers les années 1816-1817, les bateaux et les navires de type Durham furent relégués au service côtier et à la navette entre la rive et le schooner ou le navire à vapeur ancré au large. Avec l'aménagement des premiers petits ports et havres avec quais et hangars, aux environs de 1830, on abandonna progressivement la pratique de transporter passagers et cargaisons par bateau entre le rivage et le navire.

Au fur et à mesure qu'ils étaient remplacés, sur les lacs Ontario et Érié, par des vapeurs et des schooners, les petits bâtiments étaient réutilisés sur les lacs intérieurs, comme le lac Simcoe, et le long des rives des lacs Huron et Michigan et de la baie Georgienne. Quand les vapeurs et les voiliers atteindront ces lacs, les bateaux et les navires Durham seront assignés au service le long des rives du lac Supérieur. Les pionniers, qui pénétraient toujours plus en amont, les utilisaient comme leur premier moyen de transport local. En 1832, la petite batellerie en usage en amont de Montréal était composée d'environ 800 navires Durham et de 1 200 à 1 500 bateaux[1]. À l'ouest des Grands Lacs, la Compagnie de la Baie d'Hudson, à la suggestion du Gouverneur Simpson, avait adopté après 1823 le navire York[2] pour remplacer le canot à peu près partout sur les rivières et les lacs de l'immense arrière-pays qu'elle contrôlait.

1. E.C. Guillet, *op. cit.*, p. 425. Aussi G.P. de T. Glazebrook, *op. cit.*, tome I, p. 64.
2. Le navire YORK ressemblait à une grosse chaloupe construite en bois, pointue aux deux bouts avec gouvernail et voile auxiliaire. Manœuvré par une dizaine d'hommes, le YORK BOAT, comme on l'appelait, avait une longueur de 12 mètres et une largeur de 3 mètres ; il pouvait transporter plusieurs tonnes de marchandises.

Les marins et les capitaines des navires à voile s'étaient bien adaptés, sur ces mers intérieures, aux longues distances à parcourir, aux tempêtes, aux vagues et aux courants. Ils utilisaient surtout le brigantin, la barque et le schooner. Ce dernier devint plus populaire que les autres parce qu'il se manœuvrait avec un équipage réduit et était plus économique. Après 1840, plusieurs navires à trois, quatre ou cinq mâts, la plupart construits en cèdre rouge et en chêne, firent leur apparition[3]. De 1825 à 1840, on comptait annuellement sur une flotte de 100 à 125 schooners canadiens sur le lac Ontario, d'une trentaine sur le lac Érié et d'un nombre plus considérable de voiliers américains, naviguant entre Buffalo et Détroit[4]. Les voiliers transportaient une grande part du trafic régional et local. En 1850, il y avait plus de 500 schooners sur les Grands Lacs[5].

Il fallait se rendre à l'évidence qu'un jour le navire à vapeur remplacerait les bateaux, les navires Durham et les voiliers. Après l'ouverture du canal Lachine en 1825, des bateaux et des navires Durham étaient toués par des navires à vapeur en remontant le Saint-Laurent. C'était un signe avant-coureur des changements de types de navires.

Les premiers navires à vapeur, qui avaient été lancés avant 1825, attirèrent une nombreuse clientèle grâce à leur réputation de vitesse et de fiabilité. Le FRONTENAC fut vendu à l'honorable John Hamilton de Kingston, l'un des premiers et des plus grands armateurs ontariens. Le CANADA, lancé en 1825-1826, reliait en quatre heures Toronto à Niagara; il fut suivi du MARTHA OGDEN, un navire américain, en 1825, et de l'ALCIOPE en 1828[6]. En 1836, on transporta par navire à vapeur la première cargaison de céréales, 3 000 boisseaux de blé, entre le lac Michigan et Buffalo[7]. Les premiers navires à vapeur construits en fer apparurent sur le Saint-Laurent en 1843 avec le PRINCE-ALBERT et le IRON DUKE. C'étaient plutôt des traversiers en service entre Montréal, Laprairie et Saint-Lambert qui assumaient les liaisons avec le chemin de fer *Champlain and Saint-Lawrence Railway*[8].

Un service de passagers sur le lac Saint-Louis et un autre sur le lac Saint-François étaient inaugurés en 1826; leurs horaires étaient coordonnés avec les services de diligence, ce qui permettait aux voyageurs de se rendre de Montréal à Kingston en quelques jours[9]. En 1832, un navire à pales, l'IROQUOIS, franchissait les rapides entre Long Sault et Prescott, réduisant la distance à parcourir en diligence entre Cornwall et Dickenson's Landing[10]. Les navires à vapeur comme les gros voiliers ne pouvaient pas s'approcher des rives, il n'y avait pas de quais et les transbordements se faisaient par bateaux et navires Durham à partir du rivage. Dans les années 1830, on vit apparaître de petits navires à vapeur sur le lac Simcoe, au nord de Toronto, et sur bien d'autres lacs de l'intérieur ontarien, comme le lac Rice.

Jusqu'en 1837, les navires à passagers à vapeur qui naviguaient sur le lac Ontario ne s'aventuraient pas en aval de Kingston, à l'exception du DALHOUSIE. Après cette date, avec l'apparition du DOLPHIN, les passagers quittaient Kingston le matin et arrivaient à la tête du rapide du Long-Sault à temps pour la correspondance avec des calèches et reprendre d'autres navires pour atteindre Montréal le soir

3. *Ibid.*, p. 446.
4. Les détails du nombre de navires à voile et à vapeur en amont de Montréal sont donnés dans les tableaux 7-2 et 7-3.
5. Ces chiffres sont nos propres estimés basés sur la cadence de construction de navires dans les chantiers des lacs, leur longévité de service et les équipements exploités.
6. Guillet, *op.cit.*, p. 469.
7. *Ibid.*, p. 471.
8. Hopkins J. Castell, editor, *Canada, an Encyclopedia of the Country*, vol. III, p. 301.
9. La société *Upper Canada Daily Line* de la *Mail Coach and Steamboats Co.* de H. Dickenson offrait un service de trois jours entre Montréal et Niagara avec des navires à vapeur, dont le SAINT-LAWRENCE sur le lac Saint-Louis et le CORNWALL sur le lac Saint-François. A. Dubuc, *op. cit.*, p. 115.
10. Guillet, *op. cit.*, p. 475. Havre situé en amont du rapide du Long-Sault sur le Saint-Laurent supérieur.

même[11]. Dans son histoire fascinante du Haut-Canada, Guillet avait estimé qu'en 1840 le nombre de navires à vapeur en service sur les lignes du lac Ontario était de cinquante unités[12]. Avec l'invention de l'hélice comme moyen de propulsion, on lança des navires à vapeur plus petits et d'un tirant d'eau plus faible qui pouvaient s'approcher du rivage, ou tirer facilement des convois de barges, tout en offrant au public un meilleur service.

Les mêmes types de navires de commerce étaient utilisés sur l'Outaouais, par exemple les bateaux et les navires Durham qui faisaient la navette entre les grands portages, chaque groupe assurant les services nécessaires dans son secteur. À cause de l'étroitesse du chenal naturel de la rivière Outaouais, à l'exception du lac des Deux-Montagnes, les navires à vapeur s'avéraient plus efficaces. Philémon Wright innova encore après avoir lancé un service régulier par navire Durham avec le PACKET en 1819, il introduisait en 1822, sur le parcours Hull-Grenville, le UNION OF OTTAWA franchissant la distance de soixante-seize kilomètres en vingt-quatre heures. Le SAINT-DAVID était le seul navire à vapeur qui pouvait utiliser l'écluse de Grenville en 1841 ; il accomplissait ce service une fois par semaine au début[13]. N. Lafrenière rapporte la description qu'en avait faite Joseph Bouchette : «*measuring 125 feet on the deck, by 25 feet beam, drawing but little water, carrying 150 tons, and propelled by a 28 horse power engine*»[14]. Les premiers navires à vapeur à naviguer dans le secteur Carillon-Lachine, en 1826-1827, furent le WILLIAM KING et le SAINT-ANDREW[15]. L'année suivante, le SHANNON se joignit au UNION OF OTTAWA dans le secteur entre Hull et Grenville[16]. Après l'ouverture des nouveaux canaux en 1834, la navigation à vapeur et commerciale progressa rapidement. Le premier service de navire à passagers sur l'Outaouais commença en 1842 avec l'OILFIELD en aval de l'écluse et du canal de Grenville, et avec le PORCUPINE en amont[17]. Au plus fort de la saison, dans les bonnes années, la Société Macpherson utilisait treize navires, beaucoup de bateaux et de barges tirés par de petits remorqueurs, qu'on appelait des *puffers*[18]. Dans la voie navigable du canal Rideau, après 1832, on retrouvait essentiellement la même batellerie. C'étaient les mêmes compagnies maritimes qui exploitaient leur flotte dans les deux voies navigables, l'Outaouais et la rivière Rideau[19].

---

11. Hopkins J. Castell, *op.cit.*, p. 302.
12. Guillet, *op.cit.*, p. 480.
13. N. Lafrenière, *Le Réseau de Canalisation de l'Outaouais*, p. 26.
14. *Ibid.*, p. 26.
15. *Ibid.*, p. 27.
16. *Ibid.*, p. 27. L'un des ouvrages les plus intéressants sur les armateurs et sur la composition de la flotte qui naviguait sur l'Outaouais est celui d'André F. Lamirande, Gilles L. Séguin et Jean Tristel, *A Forgone Fleet : A pictorial history of steam driven paddleboats on the Ottawa River*, Highway Back Shop, Cobalt, 1982, XX, 160 p.
17. Hopkins J. Castell, éditeur, *Canada, An Encyclopedia of the Country*, vol. III, p. 301.
18. On faisait sans doute allusion à la fumée noire qui sortait des cheminées par saccades, utilisant l'onomatopée *puff, puff, puff*...
19. Nous avons compilé les dimensions et les tonnages de quelques navires en service sur l'Outaouais. (Toutes les données sont en mètres ou en centimètres et en tonnes métriques).

Nom	Année de construction ou lancement	Longueur	Largeur	Profondeur	Tonnes
Union of Ottawa	1822	38,1	9,29	47,4 cm	136
Shannon	1830	38,1	9,29	47,4 cm	136
Ottawa	1832 (Lachine)	18,3	4,27	1,83	36
Perth	1837 (Prescott)	31,7	5,09	2,19	107
Beaver	1840 (Kingston)	31,2	5,01	2,16	41
Phoenix	1848 (Hull)	50,1	7,00	2,34	183
Bytown	1855 (Montréal)	28,6	5,18	1,76	31

Les Américains connaissaient les types de navires en usage sur le Saint-Laurent, par exemple les bateaux et les navires Durham qu'ils adaptèrent rapidement à leurs rivières, ou le navire à fond plat qui servit aux premiers colons et pionniers dans leur déplacement vers l'ouest. Ils modifièrent ces navires d'après les premières écluses, en construisant la proue en forme de «V», gagnant le plus d'espace possible à l'intérieur du sas de l'écluse afin de transporter une cargaison maximale. C'étaient les ancêtres des barges actuelles, poussées par des remorqueurs, qui firent leur apparition dès qu'on commença à utiliser la vapeur.

Deux types de barges évoluaient sur le canal Érié. Le premier appelé *packet boat,* servait d'abord et avant tout au transport des passagers, d'où la construction d'une vaste cabine unique, avec bancs de chaque côté, pour accueillir de quarante à cinquante passagers. Le deuxième était la barge de transport, *the freight boat*, exclusivement consacrée au transport des marchandises. Ces deux types de barges avaient les mêmes dimensions, soit une longueur de 80 pieds, une largeur de 9 pieds et une profondeur de ¾ de pied[20]. Sur le *packet boat*, la cabine de 50 pieds de longueur était située au centre, laissant dix pieds à l'avant et vingt pieds à l'arrière du navire. Ces barges étaient touées par trois chevaux qui se déplaçaient sur le chemin de halage à une vitesse moyenne de cinq milles à l'heure. On changeait les équipages à tous les huit à dix milles. La barge commerciale transportait jusqu'à soixante-dix tonnes de marchandises. Après le creusage à une profondeur de sept pieds entre 1836 et 1862, on augmenta la capacité de chargement à 240 tonnes (tableau 7-1 – Inventaire de la flotte en 1843).

Dès l'ouverture en 1825, et pendant quelques années, les premiers chalands et barges avaient une capacité limitée à trente tonnes[21]. Après 1830, on utilisa des navires de 70/80 tonnes jusqu'en 1862; finalement, des barges d'une capacité de 240 à trois cents tonnes sillonnèrent le canal vers la fin du XIXe siècle. La batellerie demeura essentiellement la même jusqu'à la première guerre mondiale. La traction par chevaux et par ânes fut remplacée par celle des remorqueurs ou des barges à moteur à vapeur, puis à essence, après le creusage du canal à une profondeur de douze pieds (3,6 mètres)[22].

TABLEAU 7-1

Inventaire des embarcations en usage sur le canal Érié au 31 décembre 1843 et évolution annuelle de la flotte entre 1844 et 1850

Année	TOTAL	Nouveaux navires enregistrés en tonnes					
		0 à 20	21 à 40	41 à 50	51 à 60	61 à 70	71+
Inventaire au 31 déc. 1843	2126	15	225	615	782	470	20
1844	378	1	15	15	86	218	43
1845	297	11	2	7	37	161	79
1846	477	5	9	4	10	149	294
1847	1466	6	13	7	43	206	1191
1848	457	2	7	6	33	72	332
1849	215	2	4	2	7	22	168
1850	152	1	3	4	3	24	117

Source : *Annual report of the Auditor General of the Canal Department on the tolls, trade and tonnage of the canals of the State of New York*, Feb. 29, 1860, p. 136, d'après le tableau 53.

20. C.O. Lewis, *The Erie Canal 1817-1967*, Niagara County Historical Society, August 1967, 52 p. à la p. 32. Voici les dimensions en mètres : longueur de 24,3 m, largeur de 2,7 m et profondeur de 22,8 centimètres.

21. *Ibid.*, p. 32-34.

22. *Ibid.*, p. 32-34.

Sur les Grands Lacs, le *schooner* était le voilier préféré des Américains; cependant, c'est avec les navires à vapeur qu'ils y accrurent leur présence. Le WALK-IN-THE-WATER, qui appartenait à la *Lake Erie Steamboat Company*, couvrait la distance entre Buffalo et Détroit en quatre jours, avec des arrêts à Érié, Cleveland et Sandusky[23]. En 1834, on lança le premier navire américain sur le lac Supérieur; il s'appelait le JOHN JACOB ASTOR, du nom du grand commerçant de fourrures de New York[24]. Ce lancement fut suivi presque immédiatement de celui d'une dizaine de navires à vapeur.

L'ouverture du canal Welland, en 1829, devint un facteur déterminant de l'adaptation de la dimension des navires aux caractéristiques des écluses. Après chaque reconstruction de canaux, les armateurs profitaient des dimensions plus grandes du sas de l'écluse standard, en plaçant des commandes de construction de navires adaptés à la technologie et aux dimensions les plus récentes. Après 1845, plusieurs navires à roues de côté avec pales, très rapides, étaient assignés en exclusivité au service des passagers. En vingt ans, la progression de la batellerie fut rapide, dominée par les voiliers qui constituaient la majorité des navires en usage (tableau 7-2). Quant aux navires à aubes et à hélices, on semble avoir trouvé un modèle de 650 tonnes qui fut reproduit à des centaines d'exemplaires, avant de créer un type original de navire adapté au réseau du Saint-Laurent et des Grands Lacs. Cela viendra plus tard, avec la découverte du minerai de fer près de Marquette, au Michigan, vers 1844. Avec l'ouverture de la première voie maritime du Saint-Laurent en 1848, on assistera à quelques premières mondiales : des navires quittèrent le bassin des Grands Lacs pour amorcer de nouvelles liaisons maritimes avec les autres ports du monde.

Après l'ouverture des canaux de l'Outaouais, de Rideau, de l'Érié, de Champlain, du Saint-Laurent et de Welland, les transports par eau connurent la plus grande expansion de leur histoire. Ils étaient le moyen de transport essentiel dans tout le réseau en amont de Montréal.

NAVIRES EN SERVICE EN AVAL DE MONTRÉAL

Les transports par eau étaient assurés par deux flottes différentes. Les caboteurs transportaient cargaisons et marchandises d'un quai à l'autre et reliaient entre eux les grands ports du Saint-Laurent, entre Montréal et le golfe. Ces bâtiments, depuis la chaloupe jusqu'à la grande goélette, étaient des voiliers. Il y avait aussi des navires à vapeur fluviaux qui transportaient passagers et marchandises entre Montréal et Québec et se risquaient quelquefois en aval. L'autre flotte était celle des grands voiliers océaniques affectés au commerce international. Pendant ces vingt-cinq

TABLEAU 7-2

Nombre et tonnage des navires américains sur les Grands Lacs pour les années 1836, 1846 et 1856

Année	1836	1846	1856
Nombre de navires à voile	217	407	1 149
Tonnage des navires à voile	16 645	46 011	143 625
Tonnage moyen en tonnes	76,7	113,0	125
Nombre de vapeurs à pales	45	67	120
Tonnage des vapeurs à pales	9 119	43 820	78 500
Tonnage moyen en tonnes	202,6	654	654,1
Nombre de navires à vapeur et à hélice	0	26	118
Tonnage des navires à vapeur et à hélice	0	17 000	77 200
Tonnage moyen en tonnes	0	653,8	654,2

Source : Taggart, R., *Evolution of the Vessels engaged in the Waterborne Commerce of the United States*, p. 77.

23. R. Taggart, *Evolution of the Vessels engaged in the Waterborne Commerce of the United States*, p. 76.
24. *Ibid.*, p. 76.

années, il n'y eut pas de changements radicaux ; on tendit à construire des navires plus gros et plus rapides. C'est dans le domaine de la vapeur qu'on innova surtout.

On a regroupé, dans le tableau 7-3, des renseignements sur le nombre des navires dont les propriétaires étaient des armateurs canadiens. Cette liste inclut des voiliers de haute mer tout aussi bien que des navires fluviaux et des caboteurs (tableau 7-3). Elle était composée de voiliers, de navires à vapeur et de barges. Si l'on ajoutait les navires enregistrés dans les autres colonies britanniques nord-américaines (les provinces atlantiques d'aujourd'hui), on doublerait le nombre de navires en service. En 1844, il y avait environ 350 caboteurs à voile en service en aval de Québec, 170 entre Québec et Montréal et 36 caboteurs à vapeur. Il n'y eut pas de changements significatifs en 1849, en aval de Québec, si ce n'est l'apparition de caboteurs à vapeur. En amont de Québec, seulement 62 caboteurs à voile continuaient à naviguer ; on aurait cru que le nombre de caboteurs à vapeur aurait augmenté, ce ne fut pas le cas. Quant au tonnage moyen, les résultats laissent perplexes. La goélette, qui était le caboteur à voile le plus populaire, avait un tonnage moyen de 47,4 tonnes en 1844 ; ce tonnage passait à 133,4 tonnes cinq ans plus tard (figure 45). On constate une augmentation semblable du tonnage des voiliers en service entre Montréal et Québec. On savait que la première voie maritime du Saint-Laurent serait ouverte en 1848 ; la tendance était donc de construire des unités plus grosses et plus efficaces. La goélette du milieu du siècle avait un tonnage de 90 à 120 tonneaux. Comme on utilisait aussi plusieurs brigantins, il est possible que le tonnage ait augmenté d'autant. De toute manière, il y avait deux catégories de navires, les navires enregistrés et les non-inscrits de moins de quinze tonneaux[25].

Les navires de commerce océaniques étaient des trois-mâts carrés, des trois-mâts barque et des brigantins. Il y avait aussi des navires (vaisseaux),

TABLEAU 7-3

Nombre et tonnage des navires en service dans le réseau Saint-Laurent – Grands Lacs et en haute mer en 1844 et 1849

Type de navires	1844			1849		
	Nombre de navires	Tonnage	Tonnage moyen	Nombre de navires	Tonnage	Tonnage moyen
Navires de haute mer, à voile, enregistrés à						
Québec	53	27 425	517	–	–	–
Montréal	2	1 213	606	–	–	–
En aval de Québec						
navires à voile	363	17 241	47,4	348	46 449	133,4
navires à vapeur	–	–	–	28	4 403	157,2
Entre Québec et Montréal						
navires à voile	133	10 754	80,8	62	8 535	137,66
navires à vapeur	36	6 179	171,6	31	4 616	148,0
Entre Montréal et le lac Ontario, incluant Rideau						
barges	123	7 242	58,8	171	10 260	60
navires à vapeur	36	3 496	97,0	27	2 700	100
Dans les Grands Lacs						
navires à voile	120	8 967	74,7	65	7 496	115,3
navires à vapeur	14	3 133	223,7	32	6 045	188,9
TOTAL	880		–	764		–

Source : *JALPC*, vol. 4, nº 2, (1844-1845), appendice HHH ; *JALPC*, vol. 9, nº 1, (1850), appendice A, nº 17.

25. En 1849, il y avait, semble-t-il, 757 navires non inscrits d'un tonnage de 9 926 tonneaux, soit une jauge moyenne de 13 tonneaux. *JALPC*, vol. 9, nº 1, (1850), app. A, nº 17.

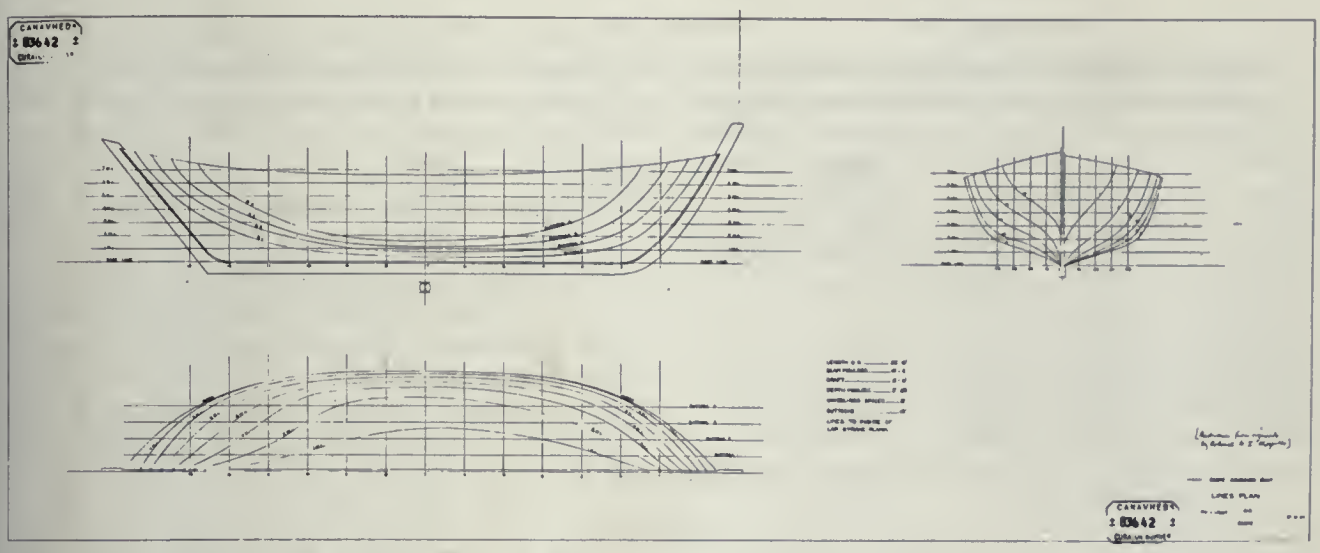


FIGURE 45. Plan et coupe d'une goélette de type gaspésien du XIXe siècle, à construire dans un chantier maritime local. Il s'agit d'une petite goélette dont voici les dimensions :
longueur : 32 pieds, 10 pouces (9,78 mètres)
largeur : 10 pieds, 2 pouces (3,10 mètres)
profondeur : 3 pieds, 6 pouces (1,09 mètre)
Collection de cartes et plans des Archives nationales du Canada. (*NMC* 118005)

des trois-mâts plus gros avec plus de voiles et une plus grande capacité de chargement. Vers la fin de la période, ces navires avaient un tonnage moyen de plus de 377 tonneaux. L'intérêt grandissait cependant à l'égard des nouveaux types de navires à vapeur; ils allaient plus vite et transportaient leurs passagers dans des quartiers confortables, luxueux même, et leurs cargaisons, dans des cales et des espaces de rangement plus efficaces.

LA CONSTRUCTION NAVALE

DANS LES CHANTIERS DU SAINT-LAURENT

Le long des rives du Saint-Laurent, on continuait de construire des voiliers en bois à une cadence annuelle de vingt-sept unités et, quelques fois, de plus de quarante unités. Avec le temps et l'expérience, on assista à une concentration de constructeurs de navires dans la région de Québec où l'on se spécialisait dans la construction des trois-mâts carrés. Le pourcentage des navires lancés par les chantiers navals de la région de Québec s'élevait à 88 % du total des lancements des chantiers du Saint-Laurent. Québec acquit sa première cale sèche en 1827; construite par Joseph Farrington, à Montréal, elle avait une jauge de 1 280 tonneaux et s'appelait CANADA FLOATING DOCK ; elle mesurait environ 37 mètres de longueur par 16 mètres de largeur, avec un tirant d'eau de 4,5 mètres[26]. Cinq ans plus tard, le port de Québec inaugurait son premier chemin de fer maritime, d'une longueur d'environ 150 mètres, permettant de sortir les navires de l'eau en les halant vers le rivage où l'on effectuait les réparations nécessaires[27].

Montréal demeurait encore le deuxième centre en importance; les autres chantiers maritimes, en amont de Québec, étaient ceux de Bécancour, Deschambault et Sorel; en aval, ceux de La Malbaie, Gaspé et New Carlisle. Il y eut aussi des charpentiers

26. E. Reid Marcil, *op. cit.*, p. 203-204.
27. *Ibid.*, p. 205-207.

TABLEAU 7-4

Nombre et tonnage des navires construits dans les chantiers du Saint-Laurent entre 1826 et 1850 d'après les données officielles

Période	Navires de plus de 100 tonneaux		Navires de moins de 100 tonneaux	
	Nombre	Tonnage total	Nombre	Tonnage total
1826-1830	160	43 239	105	6 070
1831-1835	79	29 514	72	4 171
1836-1840	125	65 870	85	4 312
1841-1845	117	81 484	105	5 922
1846-1850	183	132 273	132	7 789
TOTAL	664	352 380	499	28 264

Source : J.C. Chapais, *General Report of Public Works Canada, 1867*, Appendice 52, nº 1.

de navires et des marchands locaux qui s'unirent pour construire une unité ou des petits bâtiments dans les autres petits chantiers du Saint-Laurent, où l'on construisait plutôt des goélettes et des brigantins. Il n'y avait donc pas de grands changements dans la distribution des centres de construction de navires.

Le nombre et le tonnage des voiliers en bois construits dans ces chantiers entre 1826 et 1850 s'éleva, au total, à 1 000 bâtiments de près de 375 000 tonneaux (tableau 7-4). On lança le plus grand nombre de navires durant les périodes de 1826-1830 et de 1846-1850, mais avec une différence : le tonnage total en 1846-1850 fut plus considérable. Le tonnage moyen par navire passa de 260 tonnes en 1826-1830 à un tonnage moyen de 756 tonnes dans la dernière période — évolution normale et comparable à la tendance mondiale à l'époque. Ainsi, un premier navire de plus de six cents tonneaux avait été lancé en 1832, suivi d'un autre de sept cents tonneaux en 1835. La progression dans la grosseur des navires continua l'année suivante, avec le lancement d'un navire de huit cents tonneaux en 1836, de neuf cents tonneaux en 1837, de mille tonneaux en 1839, enfin de plus de quinze cents tonneaux en 1849. Durant ces vingt-cinq années, on ne trouve pas de lancement de navires de cinq mille tonneaux, comme ceux qu'on avait lancés à l'île d'Orléans en 1824. Quant à la longueur, à la largeur et à la profondeur, elles varient d'une période à l'autre. Il s'agit plus d'allongement des quilles que d'élargissement ou de changements de profondeur et de tirant d'eau. Les lignes architecturales s'affinent; les rapports entre longueur, largeur et profondeur varient afin d'apporter une meilleure stabilité tout en accroissant la vitesse. Ce sont les grandes années des voiliers de commerce; les constructeurs de navires du Saint-Laurent sont au fait des derniers développements et les mettent en pratique. La concurrence l'exige.

La grande spécialité des chantiers de la région de Québec et de Lévis était le trois-mâts carré, suivi du trois-mâts barque, du brick et du brigantin (tableau 7-5)[28]. La diminution brusque dans le nombre de brigantins construits par rapport aux trois-mâts barques et carrés survint après 1830. L'autre type de navire populaire était la goélette à deux ou trois mâts, qui servait au cabotage au long cours. Par exception, il y eut quelques senaux qu'on cessa de construire, semble-t-il, après 1830, et quelques sloops. Cette production de navires a été aussi classée d'après leur tonnage (voir tableau 7-6)[29].

TABLEAU 7-6

Nombre de navires construits dans les chantiers du Saint-Laurent, d'après leur tonnage. Période 1826-1850

Nombre de navires	Tonneaux
121	100-199
73	200-299
87	300-399
61	400-499
54	500-599
67	600-699
56	700-799
56	800-899
35	900-999
44	1000 et plus

Source : P. Terrien, *Québec à l'âge de la voile*. Liste des voiliers construits, p. 127-211.

28. Le brick et le brigantin sont analogues, mais le deuxième a un tonnage plus faible. (Voir tableau page suivante.)

29. Plus de la moitié des navires construits avaient un tonnage de moins de 500 tonneaux.

TABLEAU 7-5

Tonnage et dimensions moyennes des navires à voile construits dans les chantiers maritimes du Saint-Laurent entre 1826 et 1850, et classés d'après leur type*

Type de navire	Période 1826-1830				Période 1831-1835				Période 1836-1840				Période 1841-1845				Période 1846-1850					Nb de navires construits**
	Ton.	Lo	La	P	Ton.	Lo	La	P	Ton.	Lo	La	P	Ton.	Lo	La	P	Ton.	Lo	La	P		
Trois-mâts carré	373	107 32,6	28 8,5	20 6	478	121 36,8	27 8,2	21 6,4	699	128 39	28 8,5	20 6	730	130 39,6	27 8,2	21 6,4	943	148 45,1	30 9,1	22 6,7	pi m	277
Trois-mâts barque	353	105 32	27 8,2	12,5 6,4	561	127 38,7	31 9,4	22 6,7	581	106 32,3	27 8,2	20 6	609	122 37,1	27 8,2	20 6	637	128 39	25 7,6	20 6	pi m	196
Brick	216	85 25,9	23 7	14 4,2	255	94 28,6	24 7,3	13 3,9	236	79 24	21 6,4	15 4,5	230	87 26,5	21 6,4	14 4,2	245	84 25,6	21 6,4	15 4,5	pi m	115
Brigantin	142	72 21,9	21 6,4	13 3,9	121	67 20,4	21 6,4	11 3,3	109	62 18,8	19 5,7	12 3,6	–	–	–	–	117	74 22,5	20 6	10 3	pi m	
Goélette ou schooner	135	73 22,2	20 6	10 3	108	77 23,4	17 5,1	6 1,8	182	77 23,4	20 6	14 4,2	154	92 28	19 5,7	11 3,3	108	79 24	19 5,7	11 3,3	pi m	53
Senou	217	87 26,5	24 7,3	15 4,5	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	pi m	9

Notes : * Les dimensions sont exprimées en pieds (ligne supérieure) et en mètres (ligne inférieure). Les définitions de longueur (Lo), largeur (La) et profondeur (P) du tableau 6-3 s'appliquent ici.

** Le nombre total est celui de tous les navires construits dans les chantiers du Saint-Laurent ; il n'est pas confiné aux seuls chantiers de la région de Québec. Total de 650 navires, plus 4 sloops non recensés ici.

Source : P. Terrien, *Québec à l'âge de la voile*. Liste des voiliers construits, p. 127-211.
E. Reid Marcil, *The Charley-Man, A History of Wooden Shipbuilding at Québec, 1763-1893*, Appendice B, p. 367-376.

La construction navale était toujours la grande industrie du temps à Québec-Lévis ; mis à part la période de 1831 à 1835, qui connut un certain ralentissement, on assista à une production de série où l'on construisit des navires de même type, mais de tonnages plus forts dans le cas des trois-mâts carrés et barque. Cette industrie occupait une place prépondérante par le nombre d'ouvriers employés dans les chantiers ; il y en avait 3 300 en 1825, nombre qui diminua à 1 100 en 1831 pour remonter à 2 800 en 1840-1841, et se stabiliser à deux mille environ en 1847 [30]. L'équipe de base comptait à peu près 53 hommes par navire[31]. Ils travaillaient pour des salaires dérisoires ; par exemple, les ouvriers recevaient deux shillings par jour en 1840-1841, et cinq ou six shillings par jour en 1847-1848 à cause de l'insuffisance de la main-d'œuvre [32].

Il est difficile de comparer le coût par tonne d'un chantier à un autre ou les coûts entre chantiers britanniques et canadiens. Il faut comparer les mêmes choses, « coques et mâts » ou « prêt à prendre la mer », et s'en tenir, bien entendu, à des navires en bois. Quand même, c'est l'un des rares indices qu'on puisse utiliser, si imparfait soit-il. Ainsi, les prix de vente ne varièrent pas tellement dans la première moitié du XIXe siècle ; par exemple, un navire construit à Québec coûtait entre £4 par tonne pour la coque nue et £21,3 la tonne « prête à prendre la mer »[33]. Dans les années 1840, le prix de vente en Grande-Bretagne oscillait entre

30. John Hare, M. Lafrance et D.T. Ruddel, *Histoire de la ville de Québec 1608-1871*, p. 188-189.
31. E. Reid Marcil, *op. cit.*, p. 270.
32. J. Hare, M. Lafrance et D.T. Ruddel, *op. cit.*, p. 189.
33. E. Reid Marcil, *op. cit.*, p. 287.

£7 et £12 la tonne pour la coque nue, selon la qualité du bois et de la finition[34]. Par exemple, dans le chantier d'Alexander Hall et Fils, le coût par tonne était d'environ £9,3 pour 42 bâtiments construits entre 1825 et 1840 et de £13,2 par tonne pour 24 bâtiments construits entre 1840 et 1850. Le coût par tonne pour 42 autres bâtiments construits entre 1825 et 1850, par contrat dit *lump sum* (prix fixe), était de £13,4[35]. Pour un groupe de 12 navires variant aussi entre cent et six cents tonneaux, construits dans d'autres chantiers, on en arrivait à un coût par tonne de £20,6.

Les navires construits dans les chantiers du Saint-Laurent étaient moins chers, parce que la matière première, le bois, était abondante et toute proche, que les salaires payés étaient bas et que la finition était, en général, moins sophistiquée. Cependant, il en coûtait plus cher pour finir le navire et le rendre « prêt à prendre la mer », car on importait beaucoup de pièces d'accastillage en cuivre ou en fer[36]. Malgré cela, le coût total était plus avantageux, même si le navire avait une vie plus courte et des coûts d'opérations légèrement plus élevés. Il semble que les navires construits au Canada et vendus sur le marché de Liverpool l'étaient à la moitié du prix de ceux construits en Grande-Bretagne[37].

Les navires canadiens ressemblaient aux navires américains quant à la forme des coques, aux dimensions, au genre de bois utilisé, aux qualités nautiques et à la vitesse[38]. Une autre comparaison souligne l'importance des chantiers maritimes canadiens, il faut inclure ici les chantiers des Maritimes — dont ceux de Saint-Jean, N.B., avec ceux du Saint-Laurent. Le tonnage total des navires construits dans les chantiers de Grande-Bretagne, entre 1787 et 1855, s'éleva à 5 974 140 tonneaux, tandis que celui des chantiers canadiens, pour la même période, s'éleva à 2 598 782 tonneaux[39]. Comparaison flatteuse pour des sociétés de construction navale qui n'avaient pas de longues traditions derrière elles.

Au milieu du siècle, malgré l'apparition de la vapeur, de l'hélice, des coques en acier et de l'évolution générale vers des types de navires nouveaux, on continuait à construire des voiliers en bois pour satisfaire une demande qui semblait insatiable. Il n'y avait pas encore de fléchissement de la demande dans les chantiers de Québec et des environs malgré tous ces signes avant-coureurs. À Montréal, à Toronto, à Buffalo, à Cleveland et à Détroit, on construisait déjà de plus en plus de navires à vapeur qui, il est vrai, étaient mieux adaptés que les voiliers à la navigation côtière et fluviale. À Montréal et à l'ouest, on se concentrait sur les nouvelles techniques maritimes, les nouveaux navires à vapeur, les bouilloires, les moteurs et les coques d'acier. Les Montréalais avaient déjà l'esprit occupé à participer à la nouvelle ère industrielle et à ses applications[40]. Le moteur à vapeur du ROYAL-WILLIAM, l'un des premiers navires à vapeur à traverser l'Atlantique, fut construit à Montréal[41] (figure 46).

---

34. D. R. MacGregor, *Merchant Sailing Ships 1815-1850, Supremacy of Sail*, p. 112.
35. D.R. MacGregor, *Fast Sailing Ships*, Appendice 2, Ships built by Alexander Hall & Sons, Aberdeen, 1811-1875, p. 274-277.
36. D. R. MacGregor, *Merchant Vessels. 1815-1850. Supremacy of Sail*, p. 112.
37. Hutchins, John. G.B., *The American Maritime Industries and Public Policy, 1789-1914. An Economic History*, p. 205.
38. D. R. MacGregor, *Merchant Sailing Vessels, 1815-1850. Supremacy of Sail*, p. 112.
39. *Ibid.*, p. 13.
40. Ils continuèrent de construire et de lancer des navires en bois jusqu'en 1833-1834. La transition entre la construction des navires à voile et des navires à vapeur se fit dans le premier quart du dix-neuvième siècle.
41. Dans une note de l'*Encyclopedia Canadiana*, vol. 9, p. 107-108, édition de 1958, W.K. Lamb nie que le ROYAL-WILLIAM fut le premier navire à vapeur seulement à traverser l'Atlantique. Il se servit de voiles pendant qu'on nettoyait les bouilloires à tous les quatre jours. Il effectua ce voyage en 1833, en 20 jours, quittant Pictou, en Nouvelle-Écosse, le 18 août, et arrivant à Cowes en Angleterre le 6 septembre, et à Gravesend le 12. On a répété une erreur de dates au sujet du lancement de ce navire à Québec. On le lança le 27 avril 1827. Voir l'article d'Armand Therrien « Un cas bien particulier : la date de lancement du Royal William », dans *L'Escale*, nº 11, septembre-octobre 1985, p. 20-21.

FIGURE 46. Le ROYAL-WILLIAM. Premier navire à aubes à traverser l'Atlantique sous vapeur. Il possédait aussi des voiles auxiliaires. Il fut construit à Québec et lancé en 1827. Huile sur toile de S. Skillet. Photographie de Patrick Altman pour le Musée du Québec.

Au début des années 1830, le chantier de Johnson et Handel, après des difficultés financières sérieuses, fut vendu à d'autres intérêts. Ce chantier devint l'un des meilleurs du pays avec l'arrivée de Sheay et de Merritt; ce dernier avait construit des navires dans l'État de New York. On lança beaucoup de navires fluviaux, à vapeur, d'environ trois cents tonneaux[42]. La société Macpherson and Crane construisit des navires à vapeur dans son propre chantier au cours de cette période; plusieurs autres petits chantiers lançaient un navire par année. Jusqu'en 1840, les coques étaient construites dans un chantier maritime et les moteurs et la machinerie, comme les arbres de came, étaient construits ailleurs, dans des forges et des ateliers mécaniques. C'étaient deux opérations séparées; on assemblait ensuite les éléments du système de propulsion dans le chantier lui-même.

42. G.J.J. Tulchinsky, *The River Barons, Montreal Businessmen and the Growth of Industry and Transportation*, 1837-1853, p. 207.

Le mérite d'entrevoir et de réaliser la construction complète d'un navire au même endroit, en adjoignant une fonderie et un atelier mécanique au chantier maritime, revient à Augustin Cantin qui naquit à Cap Santé en 1809 et qui, après avoir étudié son métier de charpentier, travailla quelques années dans le chantier de Merritt, à partir de 1831. En 1834, il s'en alla à New York où il y séjourna pendant quelques années afin d'y apprendre les techniques les plus récentes de la construction des navires de guerre américains[43]. Il inaugura son propre chantier en 1841 en amont des premières écluses du canal Lachine, alors que les autres chantiers étaient concentrés à Hochelaga, au pied du courant Sainte-Marie. Cantin réparait aussi les navires. Il construisit plus de soixante-dix navires entre 1846 et 1856 et devint le plus important constructeur de navires à Montréal vers 1850[44].

Deux sociétés d'ingénierie maritime ont contrôlé la production des moteurs marins de 1820 à 1850 : la Eagle Foundry, créée et exploitée par un Américain, John Ward, de Vergennes au Vermont, et la St-Mary's Foundry, propriété de la famille Molson[45]. Cette dernière était plus petite quoique plus ancienne, ayant été fondée en 1812, quand on fabriqua le moteur du SWIFTSURE. Elle devait son nom à la proximité du courant Sainte-Marie; celle de Ward était située à proximité de la Pointe-à-Callière, juste en aval de l'entrée du canal Lachine. Les deux fonderies fabriquèrent des moteurs et d'autres pièces d'équipement pour d'autres clients industriels de la région de Montréal, ainsi que des rails et des roues de wagons pour les nouveaux chemins de fer. Ces deux fonderies ne suivirent pas la tendance de l'intégration à un chantier maritime, elles continuèrent de fabriquer des moteurs et d'autres pièces en série. Elles ne purent ni s'agrandir, ni s'intégrer[46]. D'autres fonderies modernes s'adaptèrent mieux aux exigences et aux demandes de l'ère industrielle.

DANS LES CHANTIERS AMÉRICAINS DES GRANDS LACS

Durant ce quart de siècle, l'évolution des types de navires fluviaux et à vapeur fit de grands progrès dans la région des Grands Lacs et du canal Érié. La batellerie de ce canal a déjà été décrite. Quant à la navigation à vapeur, un grand nombre de navires furent construits en fonction des passagers et de leurs bagages, d'abord des navires à aubes, ensuite des navires à hélice, à un pont seulement, puis à deux ponts avec cabines, enfin avec des installations de plus en plus pratiques et de plus en plus luxueuses[47] (figure 47). Jusqu'en 1850, le bois domina comme matériau de construction; après cette date et avant l'arrivée des chemins de fer, les chantiers maritimes commencèrent à lancer des navires à coque de fer, puis d'acier. Pendant cette période, le bois était la matière première utilisée pour chauffer les bouilloires; après 1850, ce fut le charbon.

Les chantiers maritimes américains les plus actifs étaient ceux de Clayton dans l'État de New York, dont celui de Smith et Merrick d'où on lançait des schooners et des navires à vapeur depuis 1832, celui de Cape Vincent qui combinait les exportations de bois avec un chantier maritime, et ceux d'Oswego, d'Érié, de Cleveland, de Conneaut et de Détroit. Tout démarra vraiment après 1830 (tableau 7-7). Le tonnage moyen augmenta de 188 à 478 tonnes en peu de temps. En 1846,

43. *Ibid.*, p. 209. Voir aussi la note que Tulchinsky consacre à A. Cantin, *DBC*, vol. XII, p. 172-173.

44. *Ibid.*, p. 209.

45. *Ibid.*, p. 210 et 218.

46. *Ibid.*, p. 218.

47. Voici des références complémentaires extraites de J.C. Mills, *Our Inland Seas. Their Shipping and Commerce for Three Centuries.* Le premier navire à hélice à naviguer sur les Lacs fut le VANDALIA, de 138 tonnes, construit à Oswego (p. 128). Le GREAT WESTERN, construit à Huron en 1838-1839, fut le premier navire à deux ponts avec cabines (p. 117). Le CHESAPEAKE, lancé en 1840, fut l'un des premiers navires avec une seule cheminée; avant cette date, les navires à vapeur des Lacs avaient en général deux cheminées, une de chaque côté de la coque (p. 119). L'HERCULES fut le premier navire mû par deux hélices à la poupe (p. 129).

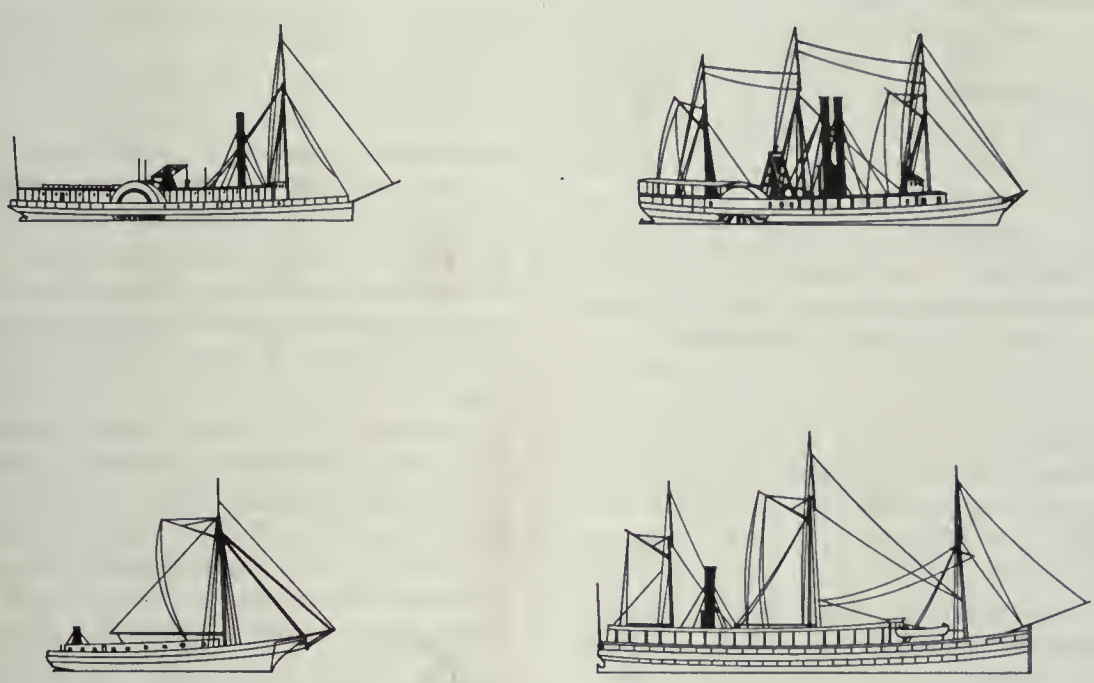


Fig. ESQUISSES DE QUATRE NAVIRES A VAPEUR EN SERVICE SUR LES GRANDS LACS ENTRE 1825 ET 1850.

En haut: Navires à aubes.
En bas: Navires à hélice 1840-1850
En bas à gauche: *Vandalia*, premier navire à hélice en 1841 (d'après croquis de l'époque)

FIGURE 47. Esquisses de quatre navires à vapeur en service sur les Grands Lacs entre 1825 et 1850. Exemples de navires à aubes et à hélice.

l'industrie de la construction navale dans les chantiers américains des Grands Lacs était plus que lancée, elle était déjà établie.

Aux États-Unis, on avait innové à quelques reprises en lançant des navires de types nouveaux, dont le BALTIMORE CLIPPER, un voilier à deux mâts modifié du genre schooner. Ils étaient rapides et efficaces; on leur donna ce nom parce que beaucoup d'entre eux furent construits et lancés dans ce grand port de la côte est des États-Unis. Adaptés du navire de commerce anglais à trois-mâts de la fin du XVIIIe siècle, ils étaient moins hauts, plus longs et plus profilés, avec une proue plus allongée et moins ronde, ce qui leur permettait de fendre la vague avec plus de facilité. Ils avaient une longueur d'environ 30 mètres, une largeur de 7,2 mètres et une profondeur de 3,2 mètres et étaient armés de quelques canons. Le BALTIMORE CLIPPER servit de modèle dans quelques chantiers canadiens, mais à

TABLEAU 7-7

Nombre et tonnage des navires construits dans les chantiers maritimes américains des Grands Lacs. Période 1816-1850

Période	Nombre de navires	Tonnage total	Tonnage moyen
1816-1825	7	1 322	188
1826-1830	5	986	197
1831-1835	25	5 694	227
1836-1840	35	9 043	258
1841-1845	22	5 462	248
1846-1850	74	35 388	478

Source : Mansfield, J.B., *History of the Great Lakes*, vol. 1, p. 189-190.

Note : On a combiné les navires à vapeur et les voiliers.

très peu d'exemplaires[48]. Aux États-Unis, il donna naissance au clipper de grande classe, racé et superbe, qui fut exploité surtout sur la route New York-Chine, la route du thé, des épices et des soieries, et entre New York et San Francisco en passant par le cap Horn. Avec des vitesses extraordinaires pour l'époque, comme des moyennes de vingt et un nœuds à l'heure, les clippers parcouraient 650 kilomètres par jour. Ils apparurent en 1840 et ne durèrent qu'une génération. Voici une comparaison entre un navire de ligne régulière, du type *packet*, et un clipper :

	packet	clipper
longueur	46,2 mètres	51,6 mètres
largeur	10,7 mètres	10 mètres
profondeur	7 mètres	5,7 mètres
jauge	862 tonnes	907 tonnes[49]

Malgré de nombreux contacts et des visites fréquentes aux États-Unis, à Boston, New York, Philadelphie et Baltimore, les architectes navals et les constructeurs de navires canadiens n'adoptèrent pas ces nouveaux types de navires, ni ne les imitèrent ; ils s'en tinrent au bon vieux trois-mâts carré en bois.

THE NIAGARA HARBOUR AND DOCK COMPANY[50]

Du côté canadien des Grands Lacs avaient été fondés plusieurs petits chantiers maritimes où l'on construisait et réparait les voiliers à coque de bois. En 1831 toutefois, un groupe d'hommes d'affaires, sous l'initiative de Hugh Richardson, incorpora une nouvelle société à Queenstown, *the Niagara Harbour and Dock Company*, qui allait devenir l'une des plus grosses sociétés de construction de navires à vapeur du Haut-Canada.

Après deux décennies de succès financiers, les difficultés commencèrent, les dettes s'accumulèrent à tel point que la compagnie fut contrainte de fermer ses portes vers 1865. Parmi ses actionnaires, il y avait les frères Robert et John Hamilton. Les autres actionnaires connus étaient Donald Bethune, qui acheta et fit construire quatre navires à vapeur dans ce chantier, et Hugh Richardson. Avant 1839, on construisait des schooners de 150 tonneaux ; après cette date, on construisit surtout des navires à vapeur. Quarante-deux navires furent lancés dans ce chantier maritime, dont neuf schooners, trente navires à vapeur et à aubes et trois navires à vapeur mus par hélice[51]. Les plus célèbres navires qui sillonnèrent les eaux du haut Saint-Laurent et des lacs Ontario et Érié furent le CANADA (1846) et l'ENGLAND (1847).

LE MILIEU MARITIME ET SON ORGANISATION COMMERCIALE

Après 1840, en plus des Maisons de la Trinité de Québec et de Montréal, le gouvernement d'Union créa des divisions administratives de construction et d'entretien des canaux, des voies navigables et de grands travaux publics. On juxtaposa

48. La goélette à deux mâts, que l'on construisit en grand nombre dans les chantiers du Saint-Laurent, est le type qui se rapproche le plus du Baltimore Clipper.

49. A.B.C. Whipple, *The Clipper Ships*, p. 32-33. Il s'agit ici de tonnes courtes (2 000 livres).

50. Bruce A. Parker, « The Niagara and Dock Company » dans *Ontario Hist.*, p. 93-121. C'est l'article de base de l'histoire de ce chantier. Il donne force détails sur la construction navale et les transports par eau dans le Haut-Canada.

51. *Ibid.*, tableau p. 108-109.

une organisation commerciale déjà fort évoluée à cette infrastructure administrative naissante.

Si l'on connaît l'industrie de la construction navale qui a joué un rôle prépondérant à Québec, on connaît moins l'organisation des milieux maritimes locaux et régionaux engagés dans le cabotage en eaux canadiennes, de l'Atlantique aux Grands Lacs. Les armateurs et les marchands de Montréal entretenaient des relations commerciales avec les grandes maisons d'affaires de Grande-Bretagne et des pays européens. Ces derniers étaient des acteurs importants dans le jeu complexe des horizons maritimes et des arrière-pays des ports de Québec et de Montréal. Les liens commerciaux étaient interdépendants entre ceux qui transportaient les cargaisons et les passagers entre les ports et les régions riveraines, et ceux qui exportaient et importaient d'outre-mer ou des ports des provinces maritimes et de Terre-Neuve.

EN AMONT DE MONTRÉAL DU CÔTÉ CANADIEN

C'est dans l'étude intéressante de Tulchinsky que l'on trouve le plus de renseignements sur l'organisation commerciale des transports par eau[52]. Bien qu'il concentre son étude sur la période entre 1837 et 1853, on discerne dans la décennie qui précède le modèle qu'il décrit, celui du transitaire qui s'était spécialisé dans le transport entre Montréal et les ports du Haut-Canada et des États américains des Grands Lacs.

Il y avait trois types d'armateurs locaux engagés dans le cabotage. Les petits armateurs possédaient leur propre navire à vapeur et faisaient la cueillette des cargaisons tout le long des rives de l'Outaouais ou du haut Saint-Laurent. Plusieurs d'entre eux exploitaient un ou deux navires, comme on exploite encore de nos jours un, deux ou trois camions sur une route ou quelques routes reliant une région à une grande ville. Parmi ces petits armateurs, les plus connus étaient la New Forwarding Company, la société Murray & Sanderson, celle de Smith & Glassford, puis de Masson & Farlinger et de Pierre Jodoin, qui exploitait son navire SAINTE-HÉLÈNE sur le haut Saint-Laurent entre 1848 et 1853. Dans le deuxième groupe d'armateurs, il y avait des compagnies de commerce (*trading houses*) qui exploitaient leur propre flotte de navires. Les sociétés transportaient du bois en descendant et des marchandises générales, des immigrants et des passagers en remontant. La société Gilmour de Montréal appartenait à ce deuxième groupe. Le troisième groupe était différent : c'étaient des transitaires (*forwarders*) qui exploitaient des flottes assez imposantes et offraient un service plus ou moins régulier au départ de Montréal. Ce groupe avait une organisation très bien rodée, avec partenaires participant à la mise de fonds et situés dans les ports de l'intérieur, comme Kingston et Toronto, pour surveiller plus efficacement les opérations et assurer la qualité du service[53]. Ce réseau exigeait des capitaux, une flotte diversifiée, des quais, des entrepôts, des contacts avec les commerçants de l'intérieur, un réseau de distribution par route, un service à la clientèle et une comptabilité et une trésorerie très bonnes. Les armateurs/transitaires de Montréal dominaient et contrôlaient la circulation maritime du côté canadien. La qualité du service s'améliora rapidement d'une décennie à l'autre grâce à l'ouverture des nouveaux canaux, à l'adaptation de nouveaux types de navires et à l'amélioration de la voie navigable.

Malgré l'ouverture du canal Lachine en 1825, il y avait encore plusieurs transbordements à faire, en montant, à cause des rapides du Long-Sault, en amont de Cornwall. Avec l'ouverture du canal Rideau en 1832 et des canaux de Grenville et de Carillon sur l'Outaouais, on entrait de plain-pied dans une nouvelle période. Pendant un peu plus d'une décennie, cette route permit aux petits navires à vapeur de naviguer directement entre Montréal et Kingston en passant par Ottawa. C'était un trajet plus long mais ininterrompu ; les dimensions un peu plus petites des écluses du canal de Grenville sur l'Outaouais déterminaient la taille maximum des navires à vapeur. Ce fut l'apogée de cette route entre Montréal et les Grands Lacs. Des

52. Gérard J.J. Tulchinsky, *The River Barons Montreal Businessmen and the Growth of industry and transportation 1837-1853.*

53. *Op. cit.*, *ibid.*, p. 36.

villes comme Prescott et Brockville situées sur le Saint-Laurent supérieur s'impatientaient d'obtenir un service direct qui ne débuta qu'après 1843 avec l'ouverture des canaux de Cornwall et de Williamsburg, l'Outaouais étant utilisé comme route régionale entre Montréal et Ottawa avec le réseau du canal et des lacs Rideau.

Quatre sociétés importantes d'armateurs/transitaires avaient leur siège social à Montréal[54]. La société Macpherson, Crane, dirigée par David L. Macpherson, était la plus importante avec ses trois bases d'exploitation : Montréal, Prescott et Kingston. Dans chaque centre elle avait des entrepôts, des quais et des chantiers pour réparer les navires. En 1845, Prescott devint le centre de transbordement et de transfert des passagers et des cargaisons générales entre les navires à vapeur plus larges et plus gros des Lacs, et ceux, plus petits, qui naviguaient sur les canaux jusqu'à Montréal. Quant aux marchandises en vrac, elles étaient transbordées des schooners des Lacs aux navires Durham et aux bateaux plus lents et plus petits qui les reliaient à Montréal. En 1839, la société possédait plus de dix navires à vapeur enregistrés à Montréal et un nombre assez impressionnant de schooners, de Durham et de bateaux. Elle possédait aussi une flotte de wagons, de chariots et de charrettes pour assurer la cueillette ou la distribution par route à sa nombreuse clientèle. Montréal était la tête de pont de la société, où l'on recevait les cargaisons qui arrivaient d'outre-mer, de la région du lac Champlain ou encore d'Halifax. La société offrait des services réguliers sur le haut Saint-Laurent et les lacs Ontario et Érié par le canal Welland, et assurait aussi des liaisons maritimes avec Port Stanley et Cleveland sur le lac Érié. En aval, ses navires se rendaient à Whitehall au fond du lac Champlain[55]. La société Hooker, Holton avait une structure opérationnelle semblable avec des bases d'opérations à Montréal, Prescott, Kingston et Bytown (Ottawa). Son réseau s'étendait de Hamilton au lac Champlain. Elle louait des navires à vapeur à des armateurs indépendants afin de compléter sa flotte. Luther Holton, de Montréal, en était le principal actionnaire. La société Jones avait des entrepôts et des quais à Montréal, Brockville et Kingston et une flotte plus petite que les deux sociétés précédentes ; c'était la troisième en importance sur le haut Saint-Laurent. Elle exploitait un service régulier entre Montréal et Hamilton et offrait un service sur l'Outaouais dans les années 1840. Ce service devint concurrentiel le jour où l'on découvrit à Vaudreuil un chenal navigable d'un mètre de profondeur que ses navires pouvaient désormais emprunter, sans passer par l'écluse de la société rivale, l'*Ottawa and Rideau Forwarding Company*.

La quatrième, la société *Ottawa and Rideau Forwarding Company* dominait la circulation maritime sur l'Outaouais et dans le canal Rideau et elle comptait parmi ses principaux actionnaires des Montréalais comme Peter McGill, Horatio Gates et John Molson, Philémon Wright d'Ottawa-Hull et d'autres. Malgré une forte compétition, elle offrait un bon service grâce à son écluse privée et exclusive, construite en 1816 à Vaudreuil. Elle exploitait six navires à vapeur sur la rivière et le canal Rideau et quatre sur l'Outaouais ainsi qu'une cinquantaine de barges qui naviguaient entre les ports de Montréal, Bytown, Kingston, Prescott et Lachine. Elle offrait un service triangulaire entre Montréal, Kingston et Bytown (Ottawa) et comptait cinquante employés de bureau et six cents membres d'équipage[56]. La société Macpherson, Crane en prit le contrôle effectif en 1837.

Il y avait aussi des intérêts du Haut-Canada qui s'impliquaient sérieusement dans les transports par eau. Ils appartenaient aux deux derniers groupes d'armateurs, sans être identifiés à une maison de commerce ou de transitaires. Le plus connu, le plus actif de ces armateurs fut Donald Bethune qui devint propriétaire de la Royal Mail Line et qui exploitait une flotte de dix navires à vapeur

54. Dans le volume de Lamirande, on donne un petit historique des quatre sociétés suivantes : *The Macpherson Crane & Co.*, *The Ottawa River Navigation Company*, *The Saint-Andrews Steamboat Co.* et *The Ottawa Steamboat Company*, *op. cit.*, p. 8-63.

55. Notice biographique de David L. Macpherson (1818-1898) préparée par K. Cruikshank, *DBC*. XII, p. 743-751.

56. G.J.J. Tulchinsky, *op. cit.*, p. 39-40.

au milieu du XIXe siècle entre les ports du lac Ontario[57]. On disait de lui qu'il n'était pas un bon homme d'affaires, mais qu'il était devenu armateur grâce au contrat du transport du courrier entre Toronto et Dickenson's Landing. Il se spécialisait dans le transport des passagers et des marchandises générales, laissant le fret aux autres[58]. Une autre société importante fut celle fondée par les frères John et Robert Hamilton de Queenstown, plus tard de Prescott et Kingston[59]. Ils exploitaient déjà en 1823 des navires à vapeur qui assuraient un service régulier entre Toronto, Kingston et Prescott[60]. John Hamilton fit construire le GREAT BRITAIN, navire à vapeur très populaire, et devint propriétaire du PASSPORT, un navire à vapeur à coque d'acier qui fut l'un des premiers à sauter les rapides de Lachine[61]. Hugh Richardson, capitaine armateur, associé au développement du chantier maritime de Niagara à Queenstown, et James G. Parker, de Kingston, étaient aussi actifs.

Un examen superficiel et rapide des trois cartes montrant le développement et l'extension, du côté canadien seulement, du service des navires à vapeur *packets* qui transportaient passagers, marchandises générales et courrier, en amont de Montréal, en 1830, 1840 et 1850, fournit beaucoup de renseignements utiles (figures 48A, B, C) :

1) Il n'y a pas, en 1830, de voie navigable continue entre Montréal et Ottawa, ni entre Montréal et le lac Ontario; on peut naviguer sans obstacles entre Prescott et Niagara. En 1840, il y a navigation continue entre Montréal, Ottawa et Kingston par la route de l'Outaouais et du système Rideau mais la route du Saint-Laurent est encore coupée par des portages. Il y a une liaison directe avec le canal Érié et passant par Oswego et Buffalo. On note l'extension des services à l'ouest du canal Welland, dans le lac Érié et au-delà vers Détroit et Goderich. En 1850, la voie navigable du Saint-Laurent est ouverte de Montréal aux Grands Lacs.

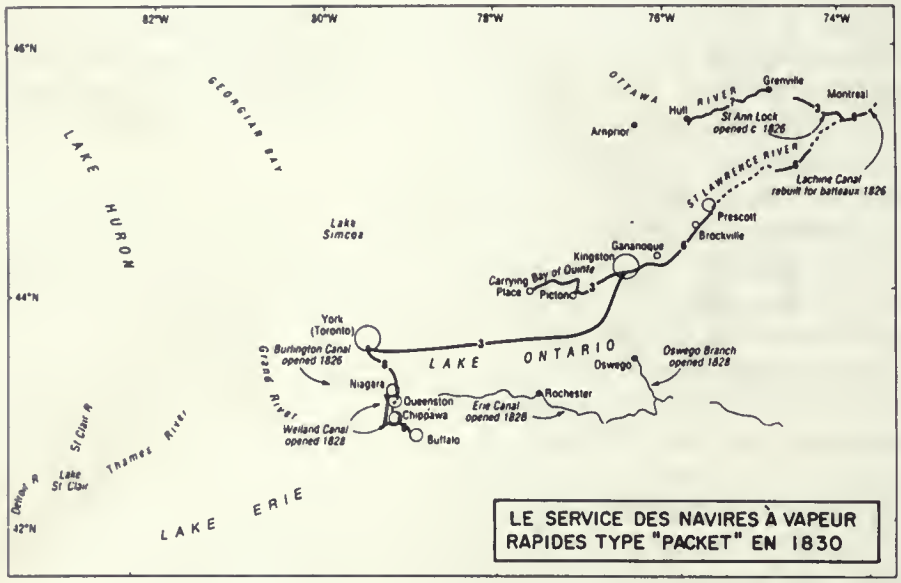
2) Les principaux ports canadiens sont toujours les mêmes sur les trois cartes : Montréal, Kingston et Toronto; Prescott et Niagara verront leur activité diminuer en 1850.

3) Les services offerts, de six aller-retour entre Kingston et Montréal, passeront à douze en 1850; le service entre Montréal et Ottawa passera de huit en 1840 à neuf en 1850, et celui entre Ottawa et Kingston se maintiendra à six. Le service entre les ports du lac Ontario passera de neuf à douze entre Toronto et Niagara et de trois à huit entre Toronto et Kingston. Le service avec les ports du lac Érié sera suspendue.

4) Le service entre Toronto, Kingston et Oswego sera suspendu après l'ouverture des canaux de Saint-Laurent en 1848[62].

Tulchinsky écrit qu'en 1853 les jeux étaient faits[63]. David L. Macpherson et Luther Holton, deux des grands entrepreneurs et chefs de file qui avaient dirigé les deux plus grosses sociétés d'armateurs/transitaires de Montréal, vendirent leurs actions, délaissant le monde maritime et les transports par eau pour se lancer dans la construction des chemins de fer. Beaucoup d'autres Montréalais suivirent leur exemple. Ils avaient fait leurs premières armes dans les transports par eau, ils passaient maintenant aux chemins de fer en y

57. P. Baskerville, *Donald Bethune's Steamboat business : a study of Upper Canadian Commercial and Financial Practice*, p. 135-136.
58. *Ibid.*, p. 141.
59. Bruce A. Parker, *op. cit.*, p. 94.
60. E. Guillet, *op. cit.*, p. 484. Ces trois autres navires étaient l'HIGHLANDER, le CANADA et le GILDERSLEEVE.
61. Notice biographique de John Hamilton (1802-1882) préparée par P. Baskerville, *DBC* XI, p. 415-416.
62. Cartes adaptées de celles publiées dans W.R. Wightman, *The Evolving Upper Canadian Steam Packet Service, 1816-1850*, *Freshwater*, vol. 9, nº 3, 1994, p. 6, 8 et 14. Cet article parut d'abord dans *Ontario Geography*, nº 37, 1991.
63. G.J.J. Tulchinsky, *op. cit.*, p. 42.



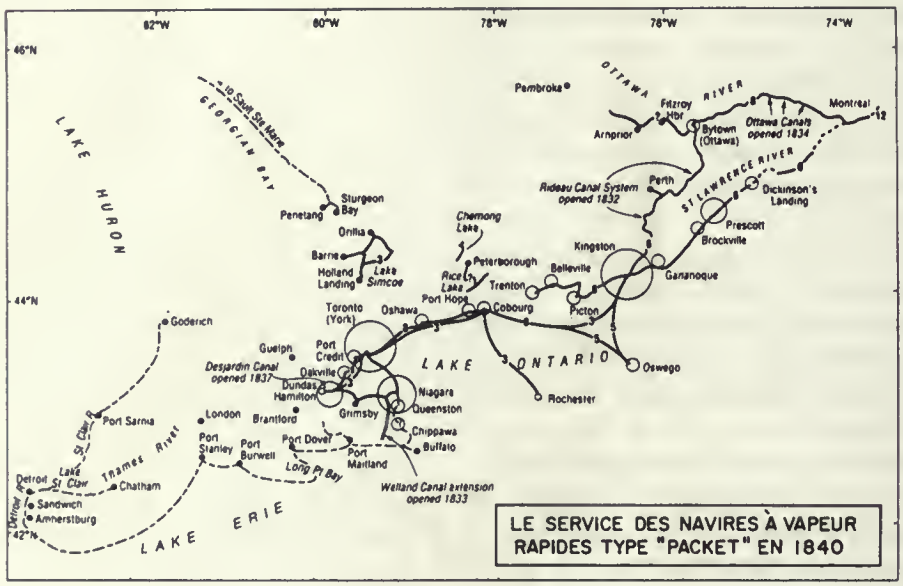
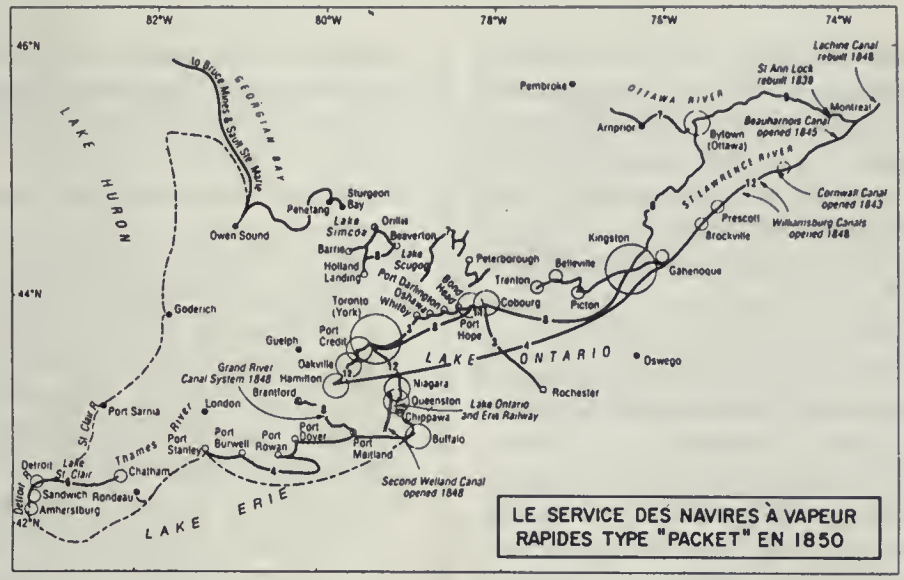
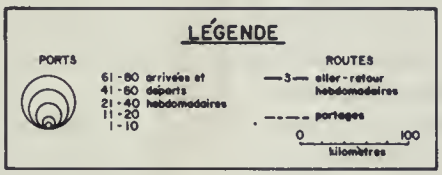


FIGURE 48. Les services de navires à vapeur rapides du type *Packet* que l'on offrait entre ports canadiens et américains en amont de Montréal et sur les lacs Ontario, Érié et Huron. Extrait de W.R. Wightman, *The Evolving Upper Canadian Steam Packet Service, 1816-1850*, *Freshwater*, vol. 9, nº 3, 1994, p. 6, 8 et 14. Publié d'abord dans *Ontario Geography*, nº 37, 1991.

48A – Les services en 1830 ;
48B – Les services en 1840 ;
48C – Les services en 1850.





appliquant les mêmes méthodes de travail et les mêmes techniques de réseau de distribution et de transport de fret, mais sur terre et à l'année longue. Ils avaient vu juste[64].

Plusieurs sociétés d'assurances maritimes furent fondées à Montréal à partir de 1833, à Québec en 1836 et à Prescott en 1838[65]. Au début, les taux et les polices d'assurances s'appliquaient aux eaux intérieures seulement, de Québec aux Grands Lacs et sur la rivière Richelieu. Le taux de base était d'environ cinq shillings pour cent livres sterling. Aucune police ne dépassait la somme de deux mille livres sterling. Les noms d'armateurs connus apparaissent comme directeurs de ces sociétés d'assurances, tels John Molson et John Torrance. Un grand marchand et homme d'affaires canadien-français, Joseph Masson, prit une part active à ce nouveau commerce d'assurances maritimes. Il s'associa à la famille Robertson, qui exportait de Glasgow des textiles et des lainages vers le Canada et qui, en retour, importait de la potasse, du blé et des produits forestiers. Il dirigea les intérêts de la société Robertson, Masson et Cie à partir de Montréal. À un moment donné, la Société décida d'acheter quelques navires en complément à ses affaires d'import-export. Joseph Masson acheta le SOPHIE de 290 tonneaux en 1825, l'ARTEMIS en 1830, le ROBERTSON en 1832 et le vapeur EDMUND HENRY en 1836. Masson s'intéressa aussi au chemin de fer Laprairie-Saint-Jean[66].

En 1849, le gouvernement d'Union octroya une première subvention aux armateurs privés afin de les encourager à maintenir une flotte de quelques remorqueurs à vapeur dont le seul service serait de

64. On trouve un bon résumé du développement des transports en Ontario dans l'étude en plusieurs volumes de J. Edgar Middleton et F. Landon, *The Province of Ontario, A History, 1615-1927*, Vol. II, chap. XII, Transportation in Ontario, p. 674-713.

65. Tulchinsky donne une liste des compagnies avec leur date d'incorporation, leurs objectifs et la couverture des risques. *Op. cit.*, p. 49-50.

66. Notice biographique de Joseph Masson (1791-1847) préparée par F. Ouellet, *DBC* VII, p. 642-646.

touer les barges et navires entre Montréal et Prescott et d'accélérer la navigation dans le secteur des canaux. Ils devaient partir de chaque port à intervalles réguliers et remonter ou descendre les lacs, les canaux et les chenaux, moyennant un taux fixe selon le tonnage et la grosseur des navires. Ce service débuta avec trois remorqueurs en 1849[67].

DU CÔTÉ AMÉRICAIN DES GRANDS LACS

La majorité des voiliers en service sur les Grands Lacs étaient la propriété de leurs capitaines ou de quelques grandes compagnies qui se spécialisaient dans le transport des fourrures, du bois, des céréales et des passagers. Les premières sociétés de navigation apparurent avec l'arrivée des navires à vapeur, ainsi la *Steam Transportation Company* en service sur le lac Ontario et le fleuve Saint-Laurent, qui transportait toute cargaison à acheminer vers les ports de New York ou de Montréal. Elle comptait des agents dans les principaux ports du lac Ontario. Ogdensburg dans l'état de New York était alors un port d'escale et de départ actif. L'*Ontario Steamboat Company* assurait un service similaire avec le vapeur ONTARIO. Cette société fusionna en 1848 avec la *Saint Lawrence Steam Boat* et changea son nom en *Ontario and Saint Lawrence Steam Boat Company*. Elle exploitait trois lignes régulières : l'*Express Line* entre Ogdensburg et Lewiston, via Kingston et Toronto, la *Mail Line* entre Ogdensburg et Lewiston, via les petits ports américains du lac Ontario et l'*American Line* entre Ogdensburg et Montréal, par les nouveaux canaux du Saint-Laurent[68].

Parmi les autres armateurs de distinction, il y avait Oliver Newberry de Détroit et Chicago qui possédait des chantiers maritimes, des entrepôts et des navires et exploitait le tout par l'entremise de la société Newberry and Dole. Ses navires assuraient un service entre les ports de Chicago, Détroit et Buffalo, les grandes escales des Grands Lacs, et accaparaient une grande partie du commerce du côté américain. Newberry construisit le premier élévateur à grain à Chicago en 1839 ; c'est encore lui, en 1836, à Détroit, qui lançait le MICHIGAN, le plus grand trois-mâts carré des Grands Lacs. Barton, du groupe Porter, Barton and Co. de Niagara, fut aussi un armateur de talent, ainsi que le général Reed, d'Érié, qui fonda la ligne Reed et E.B. Ward qui, le premier, en 1845, inaugura un service régulier entre Sault-Sainte-Marie et les ports des lacs Huron et Érié[69]. L'*Association of Steamboat Owners*, fondée en 1833, groupait dix-huit navires exploités sous forme de coopérative de propriétaires de navires à vapeur. En 1840, cette même association groupait 48 navires qui voyageaient entre Buffalo et Chicago avec escales dans les principaux ports des lacs Érié, Huron et Michigan.

D'autres compagnies de navigation concentrèrent leurs activités dans l'exploitation de barges et de navires conçus pour les canaux de l'Ohio et de l'Érié. L'*Ohio Canal Packet Boat Company* exploitait une ligne de *packet boats* entre Cleveland et Portsmouth sur l'Ohio[70]. La société Bronson et Crocker exploitait sa flotte sur le canal Érié entre Troy, au point de confluence entre l'Hudson et le canal, et Oswego, tandis que la *Western Transportation Company* se spécialisait dans le service entre Albany et Buffalo. Vers les années 1840, de nouvelles sociétés de navigation apparurent qui, et c'était nouveau et particulier, appartenaient aux nouvelles compagnies ferroviaires et jouaient un rôle complémentaire, les navires redistribuant ou cueillant des cargaisons le long des côtes et des rives des Lacs afin de les acheminer vers des ports et villes qui étaient des centres de transfert avec les chemins de fer. Au milieu du siècle, on fonda la *Northern Transportation Company* qui exploitait une ligne régulière de navires passagers entre Ogdensburg et Chicago, utilisant le canal Welland

67. J.C. Chapais, *General Report of Public Works Canada 1867*, p. 35-36. Ces remorqueurs se déplaçaient à une vitesse de cinq milles à l'heure. La première subvention en 1849 totalisa 7 000 $.

68. A.L. Johnson, *The transportation revolution on Lake Ontario, 1817-1867, Kingston and Ogdensburg*, p. 204.

69. J.C. Mills, *Our Inland Seas, their shipping and commerce for three centuries*, p. 136.

70. *Op. cit.*, *History of the Great Lakes*, vol. I, p. 444.

qu'on venait d'élargir en 1848. En peu d'années, hélas, la concurrence des chemins de fer s'avérera si grande qu'on abandonna cette ligne de navigation.

À MONTRÉAL ET EN AVAL

Les deux sociétés maritimes montréalaises des armateurs Molson et Torrance monopolisaient à peu près tout le trafic fluvial entre Montréal et Québec. Molson avait commencé à exploiter les premiers navires à vapeur sur le Saint-Laurent en 1809. Il offrit seul le service jusqu'en 1815 ; après cette date, Thomas Torrance commença à exploiter le CAR OF COMMERCE et, en 1818, John Goudie, de Québec, offrait aussi un service avec le QUÉBEC.

En 1822, les intérêts Molson achetèrent plusieurs petits exploitants de navires en service sur le fleuve et fondèrent la *Saint Lawrence Steamboat Company* qui regroupait tous les navires en une seule flotte commerciale composée de plusieurs navires à vapeur et d'une dizaine de voiliers. Pendant ce temps, la ligne Torrance progressait aussi en lançant d'autres navires à vapeur, dont le HERCULES, en 1824, pour transporter passagers et cargaisons et qui servait aussi à remorquer d'autres navires, barges ou bateaux. En 1826, l'HERCULES remorqua de Québec à Montréal un navire océanique, le MARGARET, démontrant qu'on pouvait dorénavant atteindre ce dernier port sans attendre les vents favorables et sans perdre trop de temps, ce qui donnait à Montréal la possibilité de devenir un port terminal pour océaniques. Torrance exploitait ses navires par le biais de la société *Montréal Towboat Company Limited* qui comprenait, en plus de ses vapeurs, sept schooners, tous en service sur le fleuve et dont le port d'attache était Montréal[71].

La concurrence que se livraient ces deux armateurs ne pouvait pas durer ; l'un essayait toujours d'offrir au public un navire à vapeur plus gros et plus puissant que l'autre. En 1833, tandis que Torrance lançait le SAINT-GEORGE, Molson répliquait avec le JOHN BULL. Il était préférable de s'entendre ; ils décidèrent donc d'exploiter leurs navires en commun et, rapporte Tulchinsky, ils «collaboraient en fixant les taux de transport des passagers et des cargaisons à des hauts niveaux»[72]. Cette même année, ils décidèrent d'acheter conjointement le CANADA ; en 1842, ils achetèrent le MONTRÉAL et, en 1847, le LORD SYDENHAM qu'ils exploitaient en commun sur la ligne Montréal-Québec[73]. Ces deux groupes contrôlaient la majorité du trafic sur le fleuve en aval de Montréal. Tout en demeurant très attachés aux transports fluviaux, les intérêts Molson commencèrent à s'intéresser aux chemins de fer au début des années 1830, en investissant dans le chemin de fer *Chambly and Saint Lawrence* entre Laprairie et Saint-Jean-sur-le-Richelieu (1836), qui serait ensuite prolongé jusqu'à Rouses Point (1851), dans l'État de New York. Les Molson achetèrent la *Ottawa Steamboat Company* et se placèrent au premier rang des armateurs fluviaux, offrant un service complet entre Ottawa et Kingston à l'ouest et Québec à l'est, pendant au moins une décennie.

Les autres sociétés n'avaient pas l'ampleur de la *Saint Lawrence Steamboat Company*, avec ses navires, ses entrepôts, ses équipages et la qualité de son service. Tout de même, Hippolyte Denault, de Laprairie, offrait un service entre Montréal et Chambly en utilisant la voie du Richelieu. Il exploitait le BRITANNIA qu'il avait acheté à Torrance en 1837[74]. William et George Tate exploitaient trois navires à vapeur et trois sloops sur le Saint-Laurent en 1840 ; ils s'étaient associés à l'un des grands groupes d'affaires du temps, Pollock et Gilmour, impliqué dans l'industrie du bois et les transports par eau, et dont les tentacules s'étendaient

71. G.J.J. Tulchinsky, *op. cit.*, p. 52.

72. *Ibid.*, p. 53. Ce n'était pas un cartel, car il y avait d'autres choix, d'autres services qu'on pouvait utiliser, mais c'était un quasi-monopole. On soupçonne qu'ils avaient des contrats de transbordement et de transport avec les principaux armateurs de Grande-Bretagne à Québec et à Montréal. Ils faisaient correspondre les arrivées et les départs des navires fluviaux avec ceux des océaniques.

73. *Ibid.*, p. 53.

74. *Ibid.*, p. 51.

de Bytown (Ottawa) à Chatham au Nouveau-Brunswick, avec contacts commerciaux directs à Liverpool et Glasgow[75]. John Ryan et son groupe de Québec avaient fondé la *Peoples Line* qui ne dura pas très longtemps, malgré l'octroi du «contrat de la malle» en 1847 entre les deux grands ports du Saint-Laurent[76]. Tulchinsky rapporte que Ryan avait été le plus bas soumissionnaire en 1847; il est vrai qu'en décrochant ce contrat à un prix dérisoire, il ne put remplir ses obligations, si bien que Torrance et le constructeur de navires John Munn assurèrent le service à sa place[77].

Goélettes, schooners et sloops assuraient un service bihebdomadaire entre Québec et les villages de l'île d'Orléans et ceux des rives nord et sud jusqu'à Rivière-du-Loup et Baie Saint-Paul. D'autres reliaient les ports de Montréal et de Québec aux îles de la Madeleine, à Terre-Neuve et aux ports de Nouvelle-Écosse. L'un des armateurs les plus actifs dans la région du golfe fut Alexis Painchaud, qui commandait déjà un schooner de quarante tonneaux à 18 ans et faisait la liaison Québec-Gaspé. Il transporta ensuite du poisson entre Halifax, Terre-Neuve et Québec. Dans les années 1820, avec d'autres associés, il étendit ses liaisons maritimes vers l'Angleterre, transportant dans ses navires du blé vers Liverpool et Dublin et revenant avec du sel, du charbon, du fer et même des immigrants. En 1830 et après, il réorganisa sa flotte de schooners et se concentra sur le transport du poisson et des huiles des îles de la Madeleine. Il eut à un moment donné une vingtaine de navires[78].

Des services similaires étaient exploités le long des rives du Richelieu, du lac Champlain et du Saint-Laurent. La plupart de ces services étaient assurés par des propriétaires capitaines de leur propre navire; ils étaient presque tous de langue française. Ils n'offraient pas un service de ligne régulière, mais un service de *tramp*, ils cueillaient et livraient les cargaisons et les marchandises dans les villages riverains. Ils complémentaient le service de ligne régulière qu'offraient les sociétés Torrance et Molson qui se concentraient sur la liaison directe et sans escale entre Québec et Montréal.

En 1845, avec quelque 350 actionnaires de la vallée du Richelieu, Jacques Sincennes, homme d'affaires de Sorel, fonda la Société de navigation du Richelieu qui fut rebaptisée La Compagnie du Richelieu en 1847. Elle exploitait le navire à vapeur RICHELIEU, un navire à aubes, le premier construit à Sorel, et d'autres embarcations, comme des barges, dont la barge SINCENNES et des voiliers, entre les ports de Montréal et du Richelieu jusqu'à Chambly [79]. Elle participa au transport du bois de construction entre Ottawa et les ports de l'Outaouais et du lac Champlain, dont Burlington et Whitehall. Ce trafic entre les sources d'approvisionnement en bois de la vallée de l'Outaouais et les marchés de la Nouvelle-Angleterre avait pris de l'ampleur. Il représentait un marché substantiel des sociétés J.R. Booth, d'Ottawa, de Hamilton et d'Hawkesbury et de la société MacLaren de Buckingham, qui transportaient leur bois par radeau toué sur le Richelieu par des chevaux et, plus tard, par remorqueurs et barges après l'ouverture de l'écluse de Saint-Ours et du canal Chambly. En 1849 aussi, Jacques Sincennes fonda la Société de remorqueurs Sincennes-NcNaugton en service dans les ports de Montréal et de Sorel[80].

La Compagnie du Richelieu acheta en 1850 le vapeur LORD STANLEY et cinq barges pour transporter le bois de sciage entre Bytown et Whitehall,

75. *Ibid.*, p. 52.

76. *Ibid.*, p. 52.

77. *Ibid.*, p. 52.

78. Il avait acheté le NEW FELIX SOULIGNY de 218 t. en 1828 et acheta, après 1835, le HUBERT PARÉ (goélette de 71 t.) et la MARIE-FLORE (goélette de 61 tonneaux). Notice biographique d'Alexis Painchaud (1792-1858) préparée par Clotilde T. Painchaud, *DBC*, VIII, p. 750-751.

79. P.A. Sévigny, *Commerce et navigation sur le canal Chambly, aperçu historique*, p. 58.

80. Notice biographique de Jacques Sincennes (1818-1876) préparée par F.H. Armstrong, *DBC*, X, p. 718-719.

point de transbordement à l'entrée du canal Champlain[81]. Plus tard, elle acheminera le bois venant des régions de Trois-Rivières et de Québec vers les marchés américains par la voie canalisée du Richelieu. Ce trafic compensera en partie la baisse des tonnages des cargaisons entre Montréal et les ports du Richelieu, baisse due à la rivalité grandissante des chemins de fer qui accaparaient de plus en plus de trafic entre Montréal et Rouses Point (New York). La Compagnie du Richelieu se tournera vers le Saint-Laurent après 1853, en concurrence directe avec les sociétés Molson, Torrance et Tate. En 1856, elle lança le VICTORIA et le NAPOLÉON qu'elle affecta au service sur le Saint-Laurent[82]. La Compagnie du Richelieu jouera plus tard un rôle primordial dans le transport par eau sur le Saint-Laurent et les Grands Lacs et, deviendra, après sa fusion avec l'*Ontario Navigation Company*, la *Richelieu and Ontario Navigation Company*, l'ancêtre de la grande société *Canada Steamship Lines* qui existe encore aujourd'hui.

Tulchinsky souligne avec raison qu'il y eut participation directe et indépendante d'entrepreneurs et d'hommes d'affaires canadiens-français avant la fin de la première moitié du XIXe siècle dans les transports par eau, et qu'ils réussirent à se tailler une place enviable[83]. À côté de Jacques Sincennes, signalons les frères Saint-Louis de Sorel et le grand financier Joseph Masson de Terrebonne.

D'autres sociétés de navigation se limitaient à assurer un service de traversiers entre deux points; le service le plus connu était celui de la traverse entre Québec et Lévis. En 1832, on fonda la *Ferry Boat Company* qui inaugura un service de traversier à vapeur, avec le navire CANADIAN PATRIOT de 196 tonneaux, entre Longueuil et Montréal. Deux autres entreprises furent fondées en 1834 pour exploiter deux autres services de traversiers au même endroit, avec les navires à vapeur UNION CANADIENNE et SOURCE DE VARENNES[84].

VERS UNE MARINE MARCHANDE CANADIENNE

Les navires océaniques qui fréquentaient les eaux du Saint-Laurent étaient tous immatriculés en Grande-Bretagne. Il n'était pas question de réserver le cabotage entre les ports du Saint-Laurent et des Grands Lacs aux navires canadiens; un enregistrement de cette sorte n'existait pas. Il y avait bien quelques négociants-armateurs de langue française qui exploitaient des navires en aval de Québec, à destination des ports du golfe, d'Halifax, de Terre-Neuve et même des Antilles, continuant la tradition commencée sous le régime français. Les François Baby, Pierre Guy, Ephraim et Victor Hudon, Hubert Paré, Joseph Masson, Jacques Sincennes et Alexis Painchaud perpétuaient la présence d'armateurs canadiens d'expression française en haute mer.

Un deuxième groupe de grands négociants de Montréal et de Québec se spécialisaient dans les importations et les exportations tout autant que l'assemblage, le groupement ou le fractionnement des cargaisons. Ils agissaient aussi comme expéditeurs et agents maritimes. La plupart de ces grandes maisons de commerce de Québec et de Montréal étaient contrôlées par des intérêts britanniques concentrés dans les ports de Londres, Liverpool et Glasgow. En principe et en pratique, l'un des partenaires devenait le partenaire-résident au Canada, d'où il surveillait les intérêts de la compagnie britannique. La Compagnie de la Baie d'Hudson, dont le siège social demeura à Londres pendant plus de trois siècles, fut la plus connue d'entre elles. Les autres sociétés impliquées dans le grand commerce maritime, et fondées par des intérêts britanniques depuis 1760, acceptaient des partenaires canadiens qui jouaient un rôle prépondérant au pays, mais sans intérêt majoritaire sur l'ensemble de l'exploitation. Il y avait aussi des sociétés familiales privées, fondées par le père qui demeurait en Grande-Bretagne avec un ou deux

81. P.A. Sévigny, *op.cit.*, p. 46.

82. F.H. Armstrong, *op. cit.*, p. 718-719.

83. G.J.J. Tulchinsky, *op. cit.*, p. 66-67. Voir aussi son article « Une entreprise maritime canadiennne-française, la compagnie du Richelieu 1845-1854 », *RHAF*, vol. 26, nº 4, mars 1973.

84. *Ibid.*, p. 55.

fils et qui demandait à un autre fils de diriger les opérations canadiennes. S'il y avait des entreprises comme celles des Molson dont le siège social était à Montréal, on comptait peu d'armateurs canadiens impliqués dans le trafic océanique au départ de ports canadiens. C'est au cours de cette période que les partenaires canadiens fondèrent au Canada leurs propres sociétés, en se dissociant des entreprises britanniques ou en se séparant des entreprises familiales. Ils établissaient leurs sièges sociaux à Montréal et à Québec et se lançaient dans la grande navigation à partir du modèle de maisons de commerce et de sociétés de navigation combinées, avant de se lancer carrément dans la navigation pure, devenant des armateurs véritables sans être en même temps des négociants.

Voici la liste des sociétés de commerce qui agissaient comme agents maritimes et expéditeurs en 1837 et 1844, avec le nombre de navires qui leur étaient consignés[85] :

Nom des sociétés	Nombre de navires consignés	
	1837	1844
Lemesurier, Routh et Compagnie	12	6
Miller, Edmonstone et Compagnie	12	6
Peter McGill	12	9
Gillespie, Moffat et Compagnie	6	15
Robertson, Masson et Compagnie	5	–
R. Froste	5	–
Armingham et Buchanan	4	–
Tobin et Murison	4	–
J. Torrance	4	5
Atkinson et Compagnie	3	–
R.F. Maitland et Compagnie	3	–
Andrew Shaw	3	8
Molson, Davies et Compagnie	3	–

De nouveaux agents maritimes apparurent en 1844, dont S. Greenshields et Fils qui reçut six navires, et Augustin Cuvillier et ses fils qui représentèrent quinze navires. La plupart de ces maisons de commerce ne se lancèrent pas dans la navigation ; elles remplissaient d'autres rôles que celui d'armateurs, très peu devinrent propriétaire de navires océaniques. Il y eut quelques exceptions. La société Gillespie, Moffatt acheta le DOUGLAS en 1835, un navire à voile de 376 tonnes[86]. En 1848, Andrew Shaw fit construire deux grands navires à Québec, le LIVERPOOL de 918 tonnes et le JANE de 700 tonnes qu'il affréta sur le service entre les ports du Saint-Laurent et ceux de la Clyde[87]. La société Miller, Edmonstone et Compagnie acquit le navire-barque à trois mâts THISTLE, de 214 tonnes, en 1836, sous l'impulsion d'un des partenaires qui allait devenir un grand armateur canadien, l'un des premiers digne de ce nom, Hugh Allan, dont le père, le capitaine Alexander Allan, exploitait plusieurs navires entre les ports de la Clyde et Montréal.

Alexander Allan commença modestement en affrétant le JEAN qu'il commandait lui-même, lors de son premier voyage à Québec en 1819. Le JEAN fit plusieurs traversées entre Greenock et Québec. Les navires CANADA et FAVOURITE s'ajoutèrent à la flotte Allan vers 1830 ; ils étaient commandés par les fils James et Bryce Allan. Quant à Hugh, il arriva à Montréal en 1826 où il commença son apprentissage chez l'importateur de marchandises sèches et quincaillier William Kerr, en tant que commis-comptable. Il y demeura quatre ans, après quoi il entra au service de James Millar, importateur, marchand et armateur de Montréal. C'était l'endroit rêvé pour lancer un jour sa propre compagnie[88]. Hugh Allan allait devenir le plus important armateur canadien du XIXe siècle. Dès avant 1850, il dirigeait l'exploitation maritime du groupe Miller, Edmonstone et Compagnie. Pour le service transatlantique, ce groupe fit construire

85. Compilé d'après les énumérations citées par Tulchinsky aux pages 74-87.

86. G.J.J. Tulchinsky, *op. cit.*, p. 77.

87. *Ibid.*, p. 78.

88. T.E. Appleton, *Ravenscrag, The Allan Royal Mail Line*, McClelland and Stewart, Toronto, 1974, 222 p. C'est l'histoire de la société Allan d'après le nom donné à la résidence de la famille à Montréal. Chapitre 2, «*Square Sail to Québec*», p. 29 à 45.

plusieurs navires à voile dans les chantiers navals de Montréal, comme le GYPSY en 1838, la BLONDE et la BRUNETTE en 1841, et le navire à vapeur ALLIANCE qui servait au remorquage des voiliers entre Québec et Montréal[89]. Parmi la flotte de la compagnie, il y avait aussi plusieurs goélettes et schooners affrétés au service fluvial. Le nom d'Allan fut incorporé dans la société réorganisée sous le nom d'Edmonstone, Allan and Company. Deux navires de la ligne Allan figurent parmi les premiers océaniques qui inaugurèrent la saison de navigation au port de Montréal et dont le capitaine reçut la fameuse canne à pommeau d'or, coutume qui commença vers 1840[90].

Date d'arrivée	Nom du navire	Compagnie maritime
30 avril 1840	GREAT BRITAIN	Temperley, Carter et Drake
5 mai 1841	GREAT BRITAIN	Temperley, Carter et Drake
9 mai 1842	CALEDONIA	Edmonstone, Allan
7 mai 1843	GREAT BRITAIN	Temperley, Carter et Drake
5 mai 1844	GREAT BRITAIN	Temperley, Carter et Drake
4 mai 1845	GREAT BRITAIN	Temperley, Carter et Drake
27 avril 1846	ALBION	Edmonstone, Allan
11 mai 1847	SAINT-ANDREWS	
3 mai 1848	ALBION	Edmonstone, Allan
4 mai 1849	ALBION	Edmonstone, Allan
28 avril 1850	GREAT BRITAIN	Temperley, Carter et Drake[91]

Si tous les navires étaient enregistrés sous le pavillon britannique, les ports d'attache permettaient d'identifier le propriétaire plus facilement. Il n'était pas rare qu'on attribue différents ports d'attache aux navires d'une même flotte. Peu d'océaniques réclamaient Québec, Halifax ou Montréal comme port d'attache.

Aujourd'hui, l'enregistrement des navires sous pavillon de complaisance ou d'intérêt cache la véritable identité et propriété du navire. La notion de marine marchande nationale a évolué à partir de l'idée de grouper tous les navires d'un pays sous son pavillon et de les exploiter avec des équipages composés exclusivement de nationaux, jusqu'à la notion actuelle d'équipages mixtes, groupant plusieurs nationalités, sous un commandement national ou étranger et enregistré dans un pays présentant des avantages fiscaux pour le propriétaire. Au XIXe siècle, les marines marchandes nationales regroupaient, en général, tous les navires du pays affrétés ou assignés au cabotage ou aux grandes liaisons lointaines avec équipages nationaux. Les navires canadiens étaient exploités sous pavillon britannique, mais dirigés de Montréal, de Québec ou d'Halifax.

Vers 1850, deux grands armateurs commencèrent à faire parler d'eux dans les annales maritimes canadiennes et étrangères à cause de leur compétence administrative, de l'efficacité des services offerts et de la qualité de leurs navires et de leurs équipages. Ce furent Samuel Cunard, né à Halifax, qui avait fondé la société maritime qui portait son nom et qui, vers 1840, exploitait un service transatlantique entre Liverpool, Halifax et Boston. L'autre était Hugh Allan, né en Écosse, qui vint s'établir à Montréal et exploita un service transatlantique entre Glasgow, Liverpool et les ports du Saint-Laurent. Si, plus tard, le Canadien Cunard transféra le siège social de sa compagnie en Angleterre l'Écossais Allan s'installa à Montréal pour y demeurer et prospérer[92].

89. *Ibid.*, p. 80.

90. On continue toujours de décerner cette canne ; depuis l'inauguration de la navigation d'hiver et l'arrivée du premier navire le 1er janvier, le charme de cette coutume a diminué. Pendant des décennies, un grand journal de New York, *The Journal of Commerce*, organisait une gageure parmi ses lecteurs sur la date d'arrivée du premier navire à Montréal au printemps.

91. Liste extraite de *Seaports and the Shipping World*, janvier 1985, p. 26, et janvier 1987, p. 20. On offrit un chapeau haut-de-forme avant la traditionnelle canne à pommeau d'or.

92. T.E. Appleton, *op. cit.* L'auteur explique bien l'histoire de cette famille et ses intérêts maritimes tant écossais que canadiens. Voir l'arbre généalogique aux appendices I et II et une chronologie de la ligne dans l'appendice III.

L'émergence de ces deux grandes sociétés de navigation dans un monde pas encore trop réglementé et contrôlé coïncida avec la formation et les débuts d'une organisation maritime nationale, de l'apparition de milieux maritimes structurés, de l'ouverture de la première voie maritime du Saint-Laurent, de l'abolition des *Corn Laws* et des *Navigation Laws,* et la signature du traité de réciprocité de 1854 avec les États-Unis. La concordance de tous ces événements allait faciliter l'éclosion d'une marine marchande canadienne qui serait impliquée dans le cabotage, le trafic fluvial, les services maritimes sur les Grands Lacs et les liaisons maritimes internationales.

TROISIÈME PARTIE

La circulation maritime

FIGURE 49. Plan du port et de la ville de Québec d'après Nicholas Bellin en 1744. On distingue bien les remparts, la basse-ville, le cul-de-sac et la jetée dans la rivière Saint-Charles.
Légende : nous l'avons limitée aux sites directement reliés au port.
10 – Place Royale
12 – Digue ou Jetée
13 – Vieux chantier de construction navale. Entre 12 et 13 Port Saint-Nicholas. Vieux quai.
14 – Nouveau chantier de construction navale
K – Batterie royale. Le cul-de-sac est entre 14 et K.
L – Batterie Dauphin. Quais du Roi et Saint-André entre K et L.
On distingue bien la ligne de haute et basse marée.
Il y a trois sections : la section 1 en amont de la Place Royale groupait les quais du Cul-de-Sac, Champlain et le quai nouveau ; la section 2 en face de la Place Royale groupait les quais du Roi, de Québec et Saint-André ; la section 3 au pied de la côte du Palais — port dauphin et le vieux quai. Au pied du cap Diamant, petit quai.
Collection de cartes et plans des Archives nationales du Canada. (*NMC* 4899)

CHAPITRE 8

La circulation maritime et son trafic au temps de la Nouvelle-France

Les notions essentielles d'arrière-pays, d'avant-pays et d'espace portuaire doivent demeurer conjointement à la base de toute étude d'économie maritime.
A. VIGARIÉ

UN MOT SUR LES ÉTUDES PORTUAIRES

La méthode adoptée pour étudier ce sujet n'est pas nouvelle : les géographes l'ont utilisée depuis une quarantaine d'années dans leurs études de ports à travers le monde. Aux yeux du grand public, cependant, une explication s'impose, d'autant plus que cette méthode a changé et s'est continuellement raffinée. Les premières études de géographie et d'économie portuaires consistaient à décrire les installations qu'un port offrait aux navires, telles les quais, les hangars, les entrepôts, et à expliquer ce qui s'y passait. On n'allait pas au-delà de la description et de l'explication de cet espace portuaire.

En général, en français, les notions de port et de havre sont synonymes, bien que le havre soit plutôt l'abri naturel et protégé où se réfugient les navires, et le port, l'espace développé par l'homme et comprenant des espaces intérieurs tels que les quais, les hangars et les entrepôts, et des espaces extérieurs comme les digues, les jetées et les brise-lames qui protègent contre la mer. Étant des ports de rivières et de fleuves, les ports du Saint-Laurent ont des quais parallèles ou perpendiculaires au rivage ; par contre, les ports des Grands Lacs ressemblent aux ports d'estuaire ou de mer. En anglais, le mot *port* désigne toute la zone sous la juridiction d'une administration unique et la chose peut s'étendre sur des dizaines, voire des centaines de kilomètres, tandis que le havre a toujours été restreint à l'espace occupé par les quais et groupant les installations portuaires contiguës.

Avec le temps, les géographes commencèrent à étudier l'organisation portuaire en analysant le trafic des navires, des cargaisons et des passagers, puis à se poser des questions, simples et pertinentes à la fois, sur l'origine et la destination des cargaisons et des passagers. Les premières études se concentraient sur l'espace portuaire restreint,

facile à identifier, près du bord de l'eau, faisant partie d'une zone bien délimitée, clôturée et fermée, à laquelle on accède par des portes. Cet espace était et est encore administré par une société, une commission ou une administration publique ou privée. Les principales activités qui se déroulent à l'intérieur de cette zone sont le déchargement et le chargement des navires auxquels s'ajoutaient autrefois l'embarquement et le débarquement des passagers. En même temps, à l'intérieur des limites ou dans les environs immédiats, on répare les navires dans un chantier maritime ou une cale sèche et on procède à leur avitaillement en vue d'un prochain départ. Ces études de l'espace portuaire proprement dit n'étaient pas satisfaisantes, elles laissaient trop de questions sans réponse et ne fournissaient pas d'explication du succès ou de l'échec d'un port quand on examinait son développement dans le temps.

Avant 1960, c'est dans la *Revue de la Porte Océane* du Havre qu'on trouve tout un groupe de chercheurs qui publient, dans les années cinquante, une série d'articles sur les ports et leur méthodologie, en particulier André Vigarié, F.J. Gay et Jean Gottmann. Ce dernier a beaucoup écrit sur les villes et les ports à travers le monde, et surtout une étude magistrale sur *Mégalopolis*, la grande zone urbaine et portuaire qui s'étend de Boston à Washington. Quant à André Vigarié, il a publié, sur les ports de commerce, la circulation et l'économie maritimes dans les années 1960, deux études qui font autorité. Il ne faut pas oublier les travaux de J. Bird en Angleterre et de J. Charlier en Belgique.[1]

Les géographes commencèrent donc à examiner les deux zones situées de chaque côté de l'espace portuaire, débutant par l'étude de l'arrière-pays, région où sont localisés les clients du port, les importateurs, les exportateurs, les manufacturiers, les producteurs, les transitaires et les expéditeurs qui reçoivent des cargaisons ou en envoient aux navires qui fréquentent le port. Les études des arrière-pays devinrent complexes et exhaustives; on mesurait et on comptait tout, on essayait de retracer chaque tonne de cargaison dans ce territoire situé à l'arrière du port. C'est ainsi qu'on identifia, à l'intérieur de l'arrière-pays d'un port, des villes, des régions et même des pays. Ces études ne donnaient qu'une partie de l'explication; elles permettaient de comprendre les relations commerciales entre le port et sa ou ses régions, mais n'expliquaient pas les relations maritimes, ou l'avant-pays, son horizon maritime. En termes simples et directs, il s'agissait de savoir d'où venaient et où allaient les navires qui fréquentaient le port afin de connaître les relations commerciales lointaines, les échanges avec les autres économies régionales, nationales et même continentales. En décrivant et en expliquant son horizon maritime, on complétait vraiment l'étude d'un port et de ses relations. Depuis le début des années soixante, il n'y a pas d'étude portuaire sans étude de l'espace portuaire, de son arrière-pays ou horizon terrestre et de son avant-pays ou horizon maritime.

La méthodologie décrite s'applique surtout aux ports modernes, tels qu'on les connaît depuis la fin du second conflit mondial. Il y eut des exceptions, mais, en général, ces études ne s'appliquaient pas aux siècles précédents, à cause de l'absence de données statistiques qui quantifient les mouvements des navires, les tonnages des cargaisons et leurs lieux d'origine et de destination. On suivra donc l'évolution du port de Québec pendant plus de deux siècles, en appliquant la méthode d'aujourd'hui, c'est-à-dire en incluant trois aspects particuliers : l'espace maritime organisé, l'horizon maritime ou l'avant-pays et l'horizon terrestre ou l'arrière-pays.

LE PORT DE QUÉBEC, GRAND PORT DE LA NOUVELLE-FRANCE

Au temps de la Nouvelle-France, le seul port d'envergure était celui de Québec, et encore ne s'agissait-il que de quelques quais, de petits chantiers maritimes et de quelques entrepôts. Il grandit assez rapidement entre 1608, date de fondation de la ville par Samuel de Champlain, et 1760, année qui marqua la fin de la présence française au

1. Les travaux de Bird, Charlier, Gottmann et Vigarié que nous avons consultés apparaissent dans la bibliographie.

Canada. Son horizon maritime se limitait à la route de l'Atlantique Nord, aux ports français de la Manche et de l'Atlantique et à la route vers les ports des Antilles françaises via par Louisbourg. Son arrière-pays avait des dimensions continentales au temps de la traite des fourrures qui arrivaient des territoires du Nord-Ouest, de la vallée de l'Ohio et des régions adjacentes aux Grands Lacs. Il y avait en Amérique un autre port français qui exista pendant une quarantaine d'années au XVIIIe siècle : Louisbourg, dans l'île du Cap-Breton. Port, ville et forteresse à la fois, il connut une plus grande circulation maritime que Québec[2].

Ces ports ont joué un rôle de premier plan durant le régime français : Québec, porte d'entrée et de sortie de tout le trafic colonial de la Nouvelle-France, à l'exception de la pêche à la morue et autres espèces de poissons capturés sur les bancs de Terre-Neuve et expédiés directement vers les ports européens, et Louisbourg, lieu d'exportation du poisson, mais surtout port de transit et de transbordement entre la métropole, ses colonies des Antilles, les colonies anglaises d'Amérique du Nord et Québec. Si cette fonction était primordiale à Louisbourg, Québec était plus un port terminus, un port d'origine et de destination de cargaisons contrôlées par des clients situés dans son arrière-pays. Louisbourg était ouvert à l'année longue, Québec n'était accessible que de mai à novembre.

L'ESPACE PORTUAIRE

Il comprenait trois sections. La première était située au pied de la rue Champlain, juste en amont de la place Royale, là où se trouve aujourd'hui le quai des traversiers. Cette section groupait trois quais : le quai du Cul-de-Sac, le quai Champlain et le quai nouveau qui faisait partie du nouveau chantier de construction (1747). La deuxième section, située en face de la place Royale, groupait les quais du Roi, de Québec et de Saint-André, ce dernier situé au pied du site original de l'Université Laval. La troisième section était construite dans l'estuaire de la rivière Saint-Charles, au pied de la côte du Palais ; c'était le port Dauphin avec le vieux quai où l'on construisait des navires, juste en amont de la jetée. Cette dernière section faisait partie des quartiers de l'Intendance (figure 49)[3].

Les bâtiments de mer trouvaient refuge contre les grands vents dans la rade de la rivière Saint-Charles ; par temps calme, ils s'ancraient devant l'anse des Mers, au pied du cap Diamant. Barques et gabares faisaient la navette entre la grève et les navires ancrés au large pour charger et décharger les cargaisons[4]. « À terre, des commis du Bureau du Domaine vérifiaient les produits et les acheminaient vers les magasins du Roi ou vers les entrepôts des négociants qui avaient acquitté les droits à payer »[5]. On réparait les navires de commerce et de guerre dans les chantiers maritimes locaux, procédant au radoub et au carénage si nécessaire. On ravitaillait les navires en nourriture, en provisions, en eau potable, en ancres, en poulies et en voiles de rechange.

Québec était un port de service complet, tant pour les navires engagés dans le trafic océanique que pour ceux, plus petits, impliqués dans le cabotage et la navigation fluviale. Il est difficile d'estimer le nombre de personnes dont l'emploi dépendait de l'activité maritime à Québec. C'était, sans contredit, la source d'emploi la plus importante de la ville. Au personnel public (capitainerie, pilotage, douanes, amirauté), ajoutons le personnel privé, charpentiers, artisans, personnel de navires procédant au chargement et au déchargement des navires en rade, magasiniers, commis et armateurs, sans oublier le personnel des chantiers maritimes du roi et celui des chantiers privés.

---

2. C. Moore, *Merchant Trade in Louisbourg, Île Royale*, 1977.
3. Cette carte est une copie conforme de la carte préparée par Nicholas Bellin en 1744. ANC, collection nationale des cartes, nº 4899. Elle porte le numéro H3/340/Québec/1744.
4. J. Mathieu, *Le Commerce entre la Nouvelle-France et les Antilles au XVIIIe siècle*, p. 17.
5. *Ibid.*, p. 17.

L'ANALYSE DU TRAFIC

Les données statistiques portuaires sont indispensables à la connaissance de la vie d'un port; sans elles, il est difficile d'avoir une idée des types de navires, de leurs mouvements, de leurs cargaisons et des voyages qu'ils effectuent. Les professeurs Pritchard et Mathieu nous mettent en garde contre les données statistiques du port de Québec. Tous deux ont utilisé des sources manuscrites, des archives portuaires, des greffes de notaires, des documents originaux, bref, ils ont fait appel à des «sources rarement utilisées et à peu près inconnues»[6]. Tous deux confirment qu'on a perdu les données de base du trafic portuaire à Québec et qu'il a fallu, dans le cas de Pritchard, se servir d'autres sources afin de reconstituer des tableaux donnant une idée de la circulation maritime sur le Saint-Laurent et du trafic de son seul grand port à l'époque[7]. Il a consulté, en particulier, les archives portuaires de La Rochelle et de Bordeaux, les archives départementales de la Charente-Maritime, de la Gironde, de l'Ille-et-Vilaine, de la Loire-Atlantique, de Marseille et les Archives nationales et les Archives des Colonies de France. Mathieu fit de même en se servant des sources «de statistiques antillaises officielles [...] considérées comme une évaluation valable du commerce entre les deux colonies, même si elles impliquent une certaine sous-évaluation»[8]. Il s'est surtout servi de la correspondance des administrateurs, des registres du port de l'île Royale, des données du trafic maritime enregistrées au Canada et des registres du port des Antilles françaises. Tous deux nous préviennent de nous méfier des données ainsi compilées, car il y avait de la fraude, de la contrebande, des méthodes imprécises de calcul des poids et des volumes et une certaine méfiance à l'égard du fisc et des droits à payer. Pritchard a constaté que plusieurs capitaines remettaient leurs déclarations de cargaisons plus de vingt-quatre heures après leur arrivée et, souvent, les déclarations étaient fausses[9]. Les résultats de leurs recherches sont tout de même très importants; désormais, nous avons une idée de l'achalandage dans le port et, par le fait même, sur le Saint-Laurent.

Quant à nous, nous présentons, pour la première fois, une compilation par période quinquennale du nombre de navires et de leur tonnage et une synthèse du trafic des cargaisons. C'est aussi la première fois que l'on présente au lecteur une compilation complète du trafic dans le port de Québec. Pritchard s'est concentré sur le trafic océanique venant de France, Mathieu sur le trafic avec les Antilles, et Christopher Moore sur le trafic avec Louisbourg. Nous avons analysé et regroupé toutes les données de cette longue période dans des tableaux et des graphiques nouveaux.

Nous distinguons deux périodes dans cette analyse de la circulation maritime dans le port de Québec. La première débute avec la fondation de la ville en 1608 et s'étend jusqu'en 1715. Comme il n'y a pas de données statistiques valables avant 1632, on pourrait donc dater cette période de 1632 à 1715. Le trafic s'est développé très lentement, avec l'arrivée et le départ de quelques navires par année jusqu'en 1660, juste assez pour assurer la survie et une certaine expansion du territoire colonisé. De 1660 à 1700, le trafic s'accrut de façon régulière et prometteuse. Hélas, avec la guerre pour la succession d'Espagne, la circulation maritime ralentit, au point que l'on se demanda ce qui arriverait à cette colonie du Canada. Par le traité d'Utrecht, la France perdit Terre-Neuve et l'Acadie et le contrôle de l'entrée de la voie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs. La deuxième période commence en 1716 et se termine en 1760. Cette période a vu la création à Québec, en 1717, d'un siège de l'Amirauté donnant à l'administration locale une certaine autonomie de manœuvre, l'essor des relations commerciales avec Louisbourg et les Antilles et un développement important du port, de son trafic et de sa construction navale. Ce fut aussi une période

6. *Ibid.*, p. 1.
7. J.S. Pritchard, *Ships, Men and Commerce : a study of maritime activity in New France*, 1971.
8. Mathieu, *op. cit.*, p. 3 et 4. Il fait une critique des données statistiques dans l'introduction de son étude.
9. J.S. Pritchard, *The Pattern of French Colonial Shipping to Canada before 1760*, p. 189.

tumultueuse avec la guerre de Sept Ans qui se termina par la perte de Louisbourg en 1758 et celle de Québec en 1759.

LA PÉRIODE ROCHELAISE, 1632-1715. NOMBRE ET TONNAGE DES NAVIRES

Nous avons utilisé deux études différentes, un article de M. Delafosse, de 1951, et la thèse manuscrite de doctorat de James Pritchard, de 1971[10]. Delafosse a recensé 385 bâtiments qui firent le voyage entre La Rochelle et le Canada de 1632 à 1691[11]. Tous ne remontaient pas le Saint-Laurent; en effet, sur ce total, onze se rendirent à Plaisance (Terre-Neuve), cinquante relâchèrent dans un port acadien (Nouvelle-Écosse d'aujourd'hui), treize firent escale seulement au Cap-Breton et 177 remontèrent le Saint-Laurent pour s'arrêter à Tadoussac (quelques-uns entre 1632 et 1648) et à Québec. De ces navires qui traversèrent l'Atlantique Nord au XVIIe siècle, 197 sont identifiés par leur nom, le nom du commandant, le tonnage et, quelques fois, le nom du propriétaire, celui de l'armateur, la destination et quelques observations diverses. C'est à partir de ces 197 navires identifiés et dont on connaît le tonnage approximatif que nous avons préparé le tableau 8-1. Le total a été subdivisé à son tour afin de déterminer le trafic qui remontait jusqu'à Québec.

Durant la première décennie (1632-1641), on a compté 31 navires au départ de La Rochelle vers le Canada; de ce nombre, la majorité se rendirent vers un port d'Acadie ou de l'île Royale (Cap-Breton), quelques-uns remontèrent le Saint-Laurent jusqu'à Tadoussac, seulement trois atteignirent Québec[12]. Il y eut d'autres navires qui remontèrent le Saint-Laurent entre 1608 et 1632; ils venaient surtout de Saint-Malo, Rouen et Dieppe. Les marchands-armateurs de ces ports français faisaient partie de la Compagnie des Cent

TABLEAU 8-1

Nombre total et tonnage moyen des navires venus de La Rochelle au Canada, en Acadie et à Terre-Neuve par période quinquennale. Période 1632-1694

Période	Trafic total vers le Canada, incluant l'Acadie et Terre-Neuve		Trafic incluant seulement les navires qui entraient dans le golfe et remontaient le Saint-Laurent		
	Nombre	Tonneaux	Nombre	Moyenne annuelle par période quinquennale	Tonneaux
1632-1641	28	134	7	0,7	115
1642-1645	22	129	10	2,5	108
1646-1650	19	172	13	2,6	155
1651-1655	6	205	4	0,8	195
1656-1660	10	173	9	1,8	181
1661-1665	18	177	14	2,8	193
1666-1670	15	223	13	2,6	237
1671-1675	9	194	9	1,8	194
1676-1680	18	197	18	3,6	197
1681-1685	19	155	15	3,0	169
1686-1690	21	149	15	3,0	156
1691-1694	12	151	10	2,0	158
TOTAL	197	171	137		171,5

Source : M. Delafosse, *La Rochelle et le Canada au XVIIe siècle*, p. 485-511.

10. M. Delafosse, *La Rochelle et le Canada au XVIIe siècle*, 1951. J.S. Pritchard, *Ships, Men and Commerce : a study of maritime activity in New France*, 1971. Il a aussi publié un article qui résume les grandes conclusions de sa thèse, *The Pattern of French Colonial Shipping to Canada before 1760*, 1976.

11. Cette liste suit l'article de M. Delafosse, *op. cit.*, aux p. 485-511.

12. *Ibid.*, p. 485-488.

Associés qui avait le contrôle exclusif du commerce en Nouvelle-France.

Entre 1632 et 1660, deux navires par année sont arrivés de La Rochelle et ont remonté le Saint-Laurent jusqu'à Tadoussac et Québec; après cette date, et jusqu'à la fin du siècle, la moyenne passa à trois navires. Après 1660, la majorité des navires remontaient jusqu'à Québec; avant, ils jetaient l'ancre à Plaisance, à Port-Royal, à Miscou et ailleurs dans les ports du golfe. Les navires de plus fort tonnage ne remontaient pas le fleuve, ils s'arrêtaient dans les ports du golfe, de la baie de Fundy ou au Cap-Breton. Des navires plus petits remontaient jusqu'à Tadoussac et Québec.

Quant au tonnage des navires, il connut une progression constante jusqu'en 1670 pour diminuer par la suite. Le tonnage moyen durant la longue période étudiée par Delafosse était de 171 tonneaux. Il y a beaucoup de distorsion dans le tonnage moyen à l'entrée des navires à Québec. Vu que ces données sont extraites d'archives rochelaises, de minutes notariales et du fonds de l'Amirauté, on doit leur attribuer une certaine exactitude.

À partir de 1642, les marchands de La Rochelle commencèrent à affréter et à armer de plus en plus de navires à destination des ports du Canada; ils en prirent le contrôle commercial. Parmi les marchands rochelais pour qui le Canada devint un marché essentiel, il y eut, entre 1655 et 1663, François Peron qui envoya à l'occasion son propre navire, le TAUREAU, de 150 tonneaux; Jean Guiton, qui arma occasionnellement des navires entre 1656 et 1689 et Pierre Gaigneur, possiblement le plus actif d'entre eux[13]. Il envoya des navires pendant près de quinze ans vers Québec, dont, en 1657, LES ARMES D'AMSTERDAM, de 250 tonneaux, en 1662, LES ARMES DE ZÉLANDE, une autre flûte de 250 tonneaux, en 1663, LE PHÉNIX de 200 tonneaux,

TABLEAU 8-2

Nombre et tonnage des navires venant des ports de La Rochelle et Bordeaux, entrés au port de Québec. Moyenne annuelle par période quinquennale. Période 1642-1715

Période 1642-1715	La Rochelle		Bordeaux		TOTAL		
	Nombre de navires armés pour Québec	Tonneaux	Nombre de navires armés pour Québec	Tonneaux	Nombre total de navires arrivés à Québec	Tonnage moyen à l'arrivée	Tonnage moyen par navire
1642-1645	2	233	–	–	2	233	116
1646-1650	3	137	–	–	2	137	68
1651-1655	2	200	–	–	2	220	110
1656-1660	2	420	–	–	2	420	210
1661-1665	4	887	–	–	4	887	221
1666-1670	5	820	–	–	5	820	164
1671-1675	5	662	–	–	5	662	132
1676-1680	4	800	1	45	5	845	169
1681-1685	5	1010	3	345	8	1355	169
1686-1690	4	700	8	1016	12	1716	143
1691-1695	9	1453	2	533	11	1986	180
1695-1700	5	934	3	598	8	1532	191
1701-1705	3	298	2	256	5	554	110
1706-1710	4	520	2	220	6	740	123
1711-1715	5	700	2	212	7	912	130

Source : J.S. Pritchard, *Ships, Men and Commerce : A study of maritime activity in New France*, tableaux I, II et IV, p. 487, 488 et 489, et 491.
J.S. Pritchard, *The Pattern of French Colonial Shipping to Canada before 1760*, tableau I, p. 201.

13. *Ibid.*, p. 479.

en 1665, le VIEUX SIMÉON de 200 tonneaux, en 1666, le SAINT-JOSEPH de 300 tonneaux, en 1667 et 1668, le NOUVELLE-FRANCE de 250 tonneaux, en 1669 et 1670, le SAINT-PIERRE de 300 tonneaux[14]. Ces exemples montrent qu'il armait des navires d'assez fort tonnage à destination de Québec.

Pritchard, pour sa part, inclut tous les marchands qui faisaient des affaires en Nouvelle-France, ceux de La Rochelle, de Bordeaux et des autres ports de France, à partir de 1642. Nous avons donc un tableau plus complet du trafic vers le Canada et le port de Québec. Les résultats sont présentés dans le tableau 8-2.

Le nombre d'océaniques qui entraient à Québec progressa lentement pour atteindre le total moyen de cinq navires par année à partir de 1666. Ce n'est que quinze ans plus tard que Québec reçut en moyenne plus de huit navires de commerce par année. Les augmentations de trafic reflétaient bien l'intérêt qu'avaient les marchands dans un commerce libre avec le Canada. Après l'abolition de la Société de la Nouvelle-France, qui avait succédé à la Compagnie des Cent Associés et qui représentait un marché fermé, on constata un petit trafic régulier qui doubla après le retour de l'intendant Jean Talon en 1668 et l'abolition du privilège du commerce de la Compagnie des Indes occidentales.

Au début du XVIIIe siècle, les marchands-armateurs français hésitèrent à faire des affaires en Nouvelle-France, à y envoyer des navires et à commercer. Pendant les quinze premières années du XVIIIe siècle, ils armèrent cinq à sept navires par année avec un tonnage annuel de moins de huit cents tonneaux, ce qui représentait le même trafic qu'en 1660. Ce recul était imputable à la longue période d'instabilité liée à la guerre de la Succession d'Espagne qui se termina par le traité d'Utrecht en 1713. Les données statistiques des arrivages de navires et de leur tonnage sont un reflet direct des conséquences inévitables de ce conflit[15]. Pritchard va plus loin et n'hésite pas à écrire «qu'en plus d'abandonner virtuellement la Nouvelle-France, l'effet le plus important de cette guerre fut de démontrer aux Canadiens la futilité d'entretenir des relations commerciales et maritimes à partir de la Nouvelle-France»[16].

L'analyse du tonnage annuel moyen est révélatrice à plus d'un égard. Avant 1650, Pritchard écrit que le tonnage moyen d'un navire de commerce allant à Québec était de moins de cent tonneaux[17]. Dès 1656 et pendant une décennie, le tonnage moyen doubla (200 tonneaux) pour se stabiliser jusqu'en 1695 à 159 tonneaux. Après cette date et jusqu'en 1715, le tonnage moyen diminua à 138 tonneaux. Constatons que l'envoi de navires de 200 tonneaux est bel et bien confirmé par l'exemple des gros navires que Pierre Gaigneur armait pour le Canada. La diminution de tonnage à 159 tonneaux était due à l'arrivée de Bordeaux, après 1675 surtout, de navires plus petits. Enfin, la dernière diminution à 138 tonneaux s'explique par le souci des marchands d'envoyer de plus petits navires encore, en période de guerre, afin de diminuer les risques de pertes ou de prises par l'ennemi et de payer des primes d'assurances moins chères. Vers les années 1666-1670, on commença à donner des congés à des capitaines qui inscrivaient les Antilles comme port de destination au départ de Québec. En effet, deux ou trois navires par année s'en allaient aux îles avant de retourner à La Rochelle. Voilà un exemple concret du trafic triangulaire qui devint nécessaire afin de réduire les

14. *Ibid.*, en annexe, liste des navires, p. 493-499.

15. Les moyennes quinquennales atténuent le désintéressement des marchands. En vérité, les relations commerciales entre Bordeaux et le Canada cessèrent pratiquement. Pritchard a noté l'absence de départs de navires en 1706, 1707, 1708 et 1711 et le départ d'un seul navire en 1703, 1704, 1710 et 1712. J.S. Pritchard, *The Pattern of French colonial shipping to Canada before 1760*, p. 194.

16. *Ibid.*, p. 194. Et il ajoute : « *Several merchants who resided at Québec and had outfitted ships at La Rochelle disappeared or departed the colony for France.* »

17. Un tonneau de mer égale 2 000 livres françaises ; une livre française égale environ trois quarts d'une livre anglaise ; une *standard sea ton* égale quatre barriques de vin ou trois ou quatre barriques de sirop ou de brandy. J.S. Pritchard, *Ships, Men and Commerce : a study of Maritime Activity in New France*, p. 4.

coûts d'exploitation et de s'assurer d'un certain fret de retour vers les ports métropolitains.

Nous avons compilé le trafic à l'entrée seulement dans le tableau 8-2 ; il faut donc doubler le nombre de navires et leur tonnage, car pour un navire qui entre, il y en a un qui sort. Ainsi, à titre d'exemple, en prenant le trafic de la période 1711-1715, le nombre total moyen annuel de navires ayant fréquenté le port de Québec était de 14 avec un tonnage moyen de 1 824 tonneaux. À ces données, si incomplètes et douteuses soient-elles, ajoutons quelques navires non identifiés, d'autres impliqués dans le cabotage au long cours à destination de Terre-Neuve, de l'île Saint-Jean et de l'île Royale, et, ici et là, un navire en contrebande, car il en existait déjà. S'il y a des petites différences entre le nombre de navires entrés et sortis certaines années, rappelons que certains navires hivernaient à Québec et repartaient le printemps suivant.

En résumé, pendant cette longue période rochelaise (1642-1715), on vit entrer et sortir plus de 800 navires d'un tonnage global de 600 000 tonneaux. La ligne La Rochelle-Québec était la liaison maritime la plus importante entre la France et le Canada. L'intérêt des marchands de ce grand port continuera jusqu'en 1760. À partir de 1735, cependant, Bordeaux enverra plus de navires et beaucoup plus de cargaisons. La ligne Bordeaux-Québec deviendra la liaison maritime prédominante jusqu'à la reddition du Canada à l'Angleterre.

La période bordelaise, 1716-1760. Nombre et tonnage des navires

La paix revint après le traité d'Utrecht de 1713, donnant au Canada une seconde chance d'asseoir sur des bases plus solides cette colonie d'exploitation et de peuplement. La période 1720-1745, que Frégault a appelée «la paix armée», correspondit au plus grand développement commercial de la Nouvelle-France, à une circulation maritime en plein essor, à des échanges réguliers par mer et à la création de lignes régulières de navigation par des marchands-armateurs de France, du Canada, de Louisbourg et des Antilles. Ils armèrent des navires de commerce typiques et représentatifs et n'hésitèrent pas à les exploiter entre les ports de la métropole et ceux des colonies françaises d'Amérique du Nord.

À partir de 1745, les tensions politiques montèrent, les vieilles rivalités entre l'Angleterre et la France reprirent et s'accentuèrent avec la guerre de Sept Ans. Le port de Québec bourdonna alors d'une très grande activité, on enregistra le plus grand nombre de navires entrés et sortis et les plus forts tonnages de son histoire. Les quinze dernières années de cette période ne reflètent pas, autant que les années 1720-1745, la circulation maritime véritable, en temps de paix, avec des trafics commerciaux normaux. L'accroissement du nombre de navires de guerre et de transports de troupes, de munitions et d'approvisionnements modifia la nature des échanges et perturba le trafic portuaire.

Les données statistiques (tableau 8-3) décrivent le trafic entre les ports de France et le port de Québec seulement. C'est le trafic vital avec les ports de la métropole. Le nombre de navires entrés à Québec en provenance des ports français passa d'une moyenne annuelle de sept en 1720 à 10 en 1730 pour atteindre le sommet de 28 pendant la dernière décennie. Le tonnage moyen par navire augmenta aussi en proportion, passant de 109 tonneaux en 1720 à 182, vingt ans plus tard, pour atteindre 250 tonneaux dans les dernières années. La période de la guerre de Sept Ans fut difficile pour la navigation commerciale à cause de la présence de navires anglais qui croisaient au large à l'entrée du golfe Saint-Laurent ou de l'autre côté de l'Atlantique, surveillant les entrées et les sorties de navires près des ports français afin de les arraisonner, de les saisir ou de les couler. Il y avait aussi des corsaires américains (*privateers*), à l'affût d'une bonne prise, qui n'hésitaient pas à louvoyer dans les eaux du golfe[18]. C'était en même temps la

18. La question des corsaires anglais, américains et français est étudiée en détail par P. Crowhurst dans *The Defence of British Trade 1689-1815*. La formation de convois sur l'Atlantique-Nord aida la Grande-Bretagne à assurer une partie de ses ravitaillements et de son commerce, pendant cette guerre et plus tard, au temps de la révolution américaine.

TABLEAU 8-3

Nombre (N.) et tonnage (T.) des navires entrés au port de Québec venant des ports de France. Moyenne annuelle par période quinquennale. Période 1716-1760

Période 1716-1760	La Rochelle		Bordeaux		Saint-Malo		Rouen-Le Havre		Nantes et autres ports non identifiés		Marseille		TOTAL		
	N.	T.	N.	T.	N.	T.	N.	T.	N.	T.	N.	T.	N.	T.	Tonnage moyen
1716-1720	4	484	2	135	1	146	–	–	–	–	–	–	7	765	109
1721-1725	3	472	2	206	1	151	–	–	2	291	–	–	8	1030	128
1726-1730	4	734	2	256	1	116	–	–	3	225	1	130	11	1461	132
1731-1735	5	610	2	175	1	103	1	125	–	–	1	185	10	1198	120
1736-1740	3	666	4	588	–	–	2	388	–	–	1	185	10	1827	182
1741-1745	3	543	5	803	1	220	1	350	–	–	–	–	10	1916	191
1746-1750	8	1540	11	2006	–	–	–	–	1	130	1	150	21	3826	182
1751-1755	9	1616	17	3035	–	–	–	–	1	145	1	165	28	4961	180
1756-1760	6	1088	21	5715	–	–	–	–	–	–	1	220	28	7023	250

Source : J.S. Pritchard, *Ships, Men and Commerce : A study of maritime activity in New France*. Tableaux III, IV, V, VI, VII, VIII, IX, XI, p. 490, 491, 492, 493, 494 et 495.
J.S. Pritchard, *The Pattern of French Colonial Shipping to Canada before 1760*. Tableaux 2 et 3, p. 202-203.

grande période de la piraterie dans les Antilles et les Caraïbes.

La diversification des ports de chargement s'accrut. En plus de La Rochelle et de Bordeaux, les marchands français armaient des navires pour le commerce canadien dans les ports de Saint-Malo, Rouen, Le Havre, Dunkerque, Nantes, ainsi que dans les ports basques, dont Saint-Jean de Luz et Marseille, en Méditerranée[19]. Les marchands de La Rochelle s'intéressaient toujours au Canada, malgré certaines difficultés financières et une rivalité de plus en plus grande. Ils envoyaient en moyenne jusqu'à neuf navires annuellement vers Québec. Mais ils développaient aussi d'autres intérêts qui rapportaient davantage, dont le commerce de la traite des esclaves d'Afrique[20]. Après 1735, les marchands bordelais furent les plus actifs. Ils utilisèrent jusqu'en 1745 de plus petits navires avec des frais d'opération moindres. Leur port était devenu le grand port d'entrée des produits tropicaux. Un autre facteur économique jouait en faveur de Bordeaux : exportations de vin vers la Nouvelle-France qui totalisaient souvent plus de 50 % de la cargaison. Cette cargaison arrivait de la zone productrice, située dans l'arrière-pays immédiat du port. Les frais de transport étaient moindres que ceux demandés pour transporter ce vin à partir de La Rochelle.

Un fait nouveau apparut à partir de 1728. Certains navires armés à Bordeaux appartenaient à des marchands-armateurs de Québec. Dix d'entre eux auraient transporté, en moyenne, une cargaison de cent tonneaux[21]. Ces navires avaient probablement quitté Québec l'automne précédent, se rendant en France directement, ou en faisant escale à Louisbourg ou à Saint-Pierre en Martinique. Ils repartaient le printemps suivant pour rentrer à Québec en mai ou en juin. À partir de 1720, en général, les navires océaniques venus de France quittaient Québec à destination d'un port antillais, avec ou sans escale à Louisbourg (tableau 8-4). On ne peut pas présenter de total, car il est impossible de

19. *Ibid.*, p. 203.
20. J.S. Pritchard, *Ships, Men and Commerce...*, p. 431.
21. *Ibid.*, tableau V, p. 492.

déterminer si le même navire faisait escale à Saint-Domingue et à Saint-Pierre en Martinique ou s'il s'arrêtait dans un seul port. Nous pensons que les navires s'arrêtaient dans plusieurs ports afin de ramasser le plus de fret possible pour le voyage de retour.

Le tableau 8-5 introduit la nouvelle dimension du cabotage national, du trafic de navires à destination de Louisbourg (île Royale), armés au départ de Québec par des marchands-armateurs canadiens. Les navires étaient plus petits parce qu'ils ne traversaient pas l'Atlantique et n'avaient pas besoin de transporter autant de vivres et d'approvisionnements pour leurs équipages. Ils pouvaient aussi effectuer deux voyages aller-retour entre Québec et Louisbourg pendant une saison de navigation de sept mois et cela exigeait des mises de fonds moins lourdes. Pour ces raisons, beaucoup de marchands-armateurs canadiens se lancèrent dans ce commerce. Ils n'avaient pas d'autre choix. À Louisbourg, ils déchargeaient leurs

TABLEAU 8-4

Nombre et tonnage des navires venant de France, sortant du port de Québec à destination des Antilles. Moyenne annuelle par période quinquennale. Période 1725-1745

Période	Destination Martinique		Destination Saint-Domingue		Destination Autres Antilles		Tonnage moyen par période
	Nombre	Tonneaux	Nombre	Tonneaux	Nombre	Tonneaux	
1724-1725	2	270	–	–	–	–	135
1726-1730	2	203	3	303	–	–	101
1731-1735	3	282	5	390	3	376	95
1736-1740	6	841	2	290	2	225	135
1741-1745	6	810	–	–	–	–	135

Source : J.S. Pritchard, *Ships, men and Commerce : A study of maritime activity in New France,* Tableau XII, p. 498.
En 1745, la France perdit Louisbourg qu'elle récupéra en 1748, ce qui vint perturber le commerce entre le Canada, Louisbourg et les Antilles.

TABLEAU 8-5

Nombre et tonnage des navires sortis du port de Québec à destination de Louisbourg. Moyenne annuelle par période quinquennale. Période 1711-1745

Période	D'après Mathieu Destination Louisbourg		D'après Pritchard Destination Louisbourg		D'après Moore Destination Louisbourg	
	Nombre	Tonnage[B]	Nombre	Tonnage[C]	Nombre	Tonnage[C]
1711-1715	1	55				
1716-1720	1	55				
1721-1725	6	330			8	440
1726-1730	26	1430	27	1725	31	1705
1731-1735	30	1650	22	1610	22	1210
1736-1740	31	1705	14	1250	19	1045
1741-1745	26[A]	1820	7	880	9	630

Sources : J.S. Pritchard, *Ships, Men and Commerce : A study of maritime activity in New France*, Tableau XIII, p. 499.
J. Mathieu, *Le Commerce entre le Nouvelle-France et les Antilles au XVIIIe siècle*. Graphiques p. 154-155, 160-161 ; tableaux p. 163, 164, 165 ; Appendice A, p. 223-230.
C. Moore, *Merchant Trade in Louisbourg, Ile Royale*. Tableau 1.3, p. 18 et tableau 1.4, p. 20.

Notes :
A. Basé sur une moyenne établie à partir des données de la page 166.
B. On a retenu, pour les navires impliqués uniquement dans les liaisons avec les îles, la moyenne de 55 tonneaux pour la période de 1711-1740, de 70 tonneaux entre 1741-1750 et de 80 tonneaux entre 1751-1758. Pour les grands voiliers impliqués dans le trafic triangulaire, on a retenu le tonnage moyen de 135 tonneaux pour la période 1726-1745.
C. On a reconstitué les tonnages et extrapolé en se servant des quantités de la note B.

cargaisons de produits canadiens et chargeaient du sucre et des produits tropicaux. Cependant, il ne faut pas oublier la mise en garde contre les fausses déclarations sur les connaissements. Plusieurs capitaines ne s'arrêtaient même pas à Louisbourg, ils se rendaient directement à Saint-Pierre en Martinique ou dans les autres ports des Antilles pour rentrer ensuite à Québec. De toute manière, on était en présence d'un trafic intéressant, tant par le nombre que par le tonnage des navires.

Le trafic entre Québec et Louisbourg n'a jamais atteint l'ampleur des échanges qu'entretenait Louisbourg avec les ports de France et ceux de la Nouvelle-Angleterre et de la Nouvelle-Écosse d'alors[22]. Christopher Moore a analysé les arrivées de navires à Louisbourg en provenance de cinq liaisons maritimes différentes : les arrivages de France, du Canada, des Antilles, de la Nouvelle-Angleterre et de la Nouvelle-Écosse, enfin de ceux des ports locaux acadiens de l'île Royale et de l'île Saint-Jean. Ce qui se dégage de cette analyse basée sur une période de quinze années (1730-1745), c'est que sur un total de 2 728 arrivages, 31% vinrent de France (56 navires par année), 30% de ports locaux (54), 9% du Canada (16), 10% des Antilles (18) et 20% de Nouvelle-Angleterre/Nouvelle-Écosse (36)[23]. En comparant avec une autre source de données, on constate que le pourcentage des navires arrivant du Canada à Louisbourg variait entre 4% et 13% du total[24].

Il y avait aussi des marchands de Louisbourg et des Antilles qui armaient des navires et négociaient avec les marchands de Québec. Tous ces navires étaient exploités sous le pavillon fleur-de-lys entre ports métropolitains et coloniaux français. Nous avons compilé et comparé entre elles les données statistiques de trois études séparées et sommes satisfaits de constater que le nombre de navires qui quittaient Québec à destination de Louisbourg varia entre quinze et trente navires par année. C'est particulièrement vrai des années 1726 à 1740, les quinze années les plus significatives et les plus vitales. Le trafic fut à nouveau perturbé par la guerre de Sept Ans. Le tonnage moyen des navires impliqués dans ce trafic oscillait autour de 55 tonneaux; à partir de 1741, il augmenta jusqu'à 70 tonneaux[25].

Le troisième volet du trafic portuaire à Québec était celui des échanges avec les ports des Antilles. Nous avons établi une compilation séparée dans le tableau 8-6 en nous servant des analyses exhaustives

22. Le tableau 8-5 a été préparé en utilisant des données statistiques de trois auteurs groupées par période quinquennale. Ce qui est utile, ce ne sont pas les différences mais les rapprochements et les tendances ; il se dégage de l'ensemble des trois colonnes de données une bonne idée du trafic « canadien » à Louisbourg.

23. C. Moore, *op. cit.*, tableau 1-3 et p. 18.

24. Cette deuxième compilation est de McLennan ; elle corrobore le pourcentage de navires venant du Canada de l'étude de Moore.
J.S. McLennan, *Louisbourg, from its Foundation to its Fall*, p. 222.
Par contre, il y a un graphique sur la planche 24 de l'*Atlas historique du Canada*, vol. I, préparé par K. Donovan, qui présente des données révélatrices des cargaisons déchargées à Louisbourg, des navires venant des ports de France, de la Nouvelle-Angleterre, des Antilles, d'Acadie et de Québec. Voici le rang de chacun des ports d'origine d'après le nombre de navires et le tonnage pour certaines années :

Ports d'origine	1719		1721		1733		1743		1752	
	N	T	N	T	N	T	N	T	N	T
France	1	1	1	1	1	1	1	1	3	2
Nouvelle-Angleterre	5	5	2	4	2	3	2	2	1	1
Antilles	3	3	3	2	3	2	4	3	2	3
Acadie	4	4	5	5	–	–	3	5	–	–
Québec	2	2	4	3	4	4	5	4	4	4

25. Nous avons établi le tonnage après lecture des trois études en question et notre interprétation des types de navires qu'on armait pour effectuer ce trafic. Voir notes au tableau 8-5.

de Mathieu[26]. Il n'a pas compté ni inventorié les navires qui retournaient en France et faisaient partie du commerce triangulaire ; par contre, il inclut dans ses calculs du nombre et du tonnage retenus les navires qui faisaient escale à Louisbourg.

TABLEAU 8-6

Nombre et tonnage des navires dans le trafic entre les ports des Antilles et Québec. Moyenne annuelle par période quinquennale. Période 1721-1758

Période	De Québec aux Antilles		Des Antilles à Québec	
	Nombre	Tonnage	Nombre	Tonnage
1721-1725	3	291	1	97
1726-1730	10	851	12	688
1731-1735	32	2540	24	1200
1736-1740	33	2400	23	1334
1741-1745	26	2114	21	1527
1748-1750	37	4534	22	1842
1751-1755	75	7718	59	4808
1756-1758	6	1164	2	164

Source : J. Mathieu, *Le Commerce entre la Nouvelle-France et les Antilles au XVIIIe siècle*, p. 164, 165 et appendice A, p. 223 à 269.

Avant 1720, le trafic était léger ; quelques navires seulement reliaient Québec à Louisbourg et à Saint-Pierre en Martinique. Après 1725, le nombre de navires augmenta à dix par année, à l'entrée, pour passer à une trentaine entre 1731 et 1745. Les plus gros trafics furent enregistrés entre 1751 et 1755 avec un total de 75 navires au départ de Québec, chaque année. Avec la perte de Louisbourg, le trafic vers les Antilles cessa à peu près complètement. Le tonnage moyen des navires en service était d'environ 70 tonneaux. Les navires étaient légèrement plus gros après 1748.

Les différences dans les totaux des entrées et des sorties s'expliquent par le nombre de navires de commerce qui, arrivés en novembre aux Antilles, repartaient vers un port français pendant que le Saint-Laurent était recouvert de glace. Qu'il y eut des arrêts à Louisbourg avec transbordement d'une partie des cargaisons, c'est certain. Les marchands-armateurs antillais favorisaient aussi des voyages à Louisbourg et y revenaient. Il est donc impossible d'additionner les résultats du nombre de navires et de leur tonnage aux totaux estimés dans les tableaux précédents. Cependant, afin de donner un aperçu du trafic total des navires dans le port de Québec durant cette deuxième période, nous avons regroupé les données obtenues (tableaux 8-3 à 8-6) dans le tableau 8-7[27]. On ne peut pas additionner le trafic entre Québec et Louisbourg au trafic entre Québec et les Antilles. Un grand nombre

TABLEAU 8-7

Aperçu estimatif du trafic total au port de Québec. Période 1716-1760. Nombre de navires et tonnage d'après les entrées et les sorties

Trajet	Nombre de navires			Tonnage des navires		
	Entrés	Sortis	Total	Entrés	Sortis	Total
Ports de France	665	665	1 330	120 000	120 000	240 000
Louisbourg*	4/500	4/500	8/1 000	25 000	25 000	50 000
Ports des Antilles*	820	1 120	1 940	57 000	112 000	169 000

Source : Tableaux 8-3 à 8-6.

* Il y a coupure dans le trafic à Louisbourg entre 1745 et 1748 et cessation complète en 1758 avec les autres ports français métropolitains et coloniaux. Ce commentaire s'applique aussi au trafic entre Québec et les ports des Antilles.

26. L'étude de Mathieu traite d'aspects commerciaux généraux et détaillés que nous n'avons pas examinés et qui aident à comprendre les mécanismes des échanges. Nous pensons à ses chapitres IV (les procédés commerciaux), V (le mouvement commercial) et VI (le solde des échanges). J. Mathieu, *Le commerce entre la Nouvelle-France et les Antilles au XVIIIe siècle*, 1981.

27. Il faut répéter que ce sont des résultats quasi hypothétiques et révélateurs à la fois. Ils donnent une idée, rien d'autre, de l'activité et de l'économie portuaire de Québec à cette époque.

de navires s'arrêtaient à Louisbourg et y faisaient escale, d'autres faisaient la navette entre Québec et Louisbourg ou entre les Antilles et Louisbourg. Ce qui compte, c'est d'avoir un ordre de grandeur. Il faut choisir; en adoptant les totaux moyens, nous pensons être plus près de la réalité.

Près de 2 700 navires, avec un tonnage global de 350 000 tonneaux, fréquentèrent le port de Québec pendant cette période bordelaise. Au cours d'une année typique, 1751 par exemple, on aurait vu une centaine de navires entrer dans le port avec un tonnage total de 10 500 tonneaux, et autant en sortir.

Le trafic des cargaisons. Une hypothèse de travail

Il y a très peu de données statistiques sur les cargaisons chargées et déchargées dans le port de Québec. Cependant, on décrivait assez fidèlement la nature des cargaisons. Ainsi, à l'entrée, on déchargeait tous les produits nécessaires aux besoins de la traite des fourrures et d'une colonie naissante : des outils, des textiles, de la vaisselle, du mobilier, des vivres, du sel, du vin, de la quincaillerie, du brandy, des fusils et des munitions, bref, des produits manufacturés en France pour les besoins quotidiens et aussi pour pouvoir passer l'hiver, car, il faut le redire, les liaisons maritimes étaient totalement coupées de la fin de novembre au début de mai. Au départ de France, les navires étaient presque toujours chargés à capacité. Il y en avait peu, et la forte demande de produits de toutes sortes justifiait un plein chargement.

Une bonne partie des cargaisons était transbordée à Québec dans des navires plus petits, qui les transportaient en aval comme en amont, surtout vers Trois-Rivières et Montréal. Un autre faible tonnage était encore transbordé à Montréal dans des canots à destination des forts et des petits comptoirs de l'intérieur. Les fourrures voyageaient en sens inverse avec un premier transbordement à Montréal, du canot à la barque, au bateau, à la pinasse ou à la gabare, puis un deuxième transbordement à Québec dans le navire de commerce à destination d'outre-mer. La dimension des navires et la capacité de chargement avaient augmenté sensiblement pendant cette longue période. Les cargaisons qui arrivèrent dans les années 1680 étaient importantes; ce tonnage assura presque la survie de la Nouvelle-France; ce n'est qu'en 1730 qu'on déchargait des quantités aussi volumineuses dans le port de Québec.

À la sortie, la grande denrée était la fourrure, dont les peaux de castor; les autres cargaisons étaient les bois d'œuvre et quelques tonnes de viande, de farine, de pois et d'animaux vivants pour les ports du golfe, de Terre-Neuve, de l'Acadie naissante et des Antilles. Le fret de retour était léger.

Delafosse écrit dans la conclusion de son article : «quand les armateurs s'excusent de ne pouvoir rembourser, la raison donnée est l'insuffisance des retours qui explique le maintien du trafic au chiffre de quelques navires par an»[28], «les retours sont moindres que les envois»[29], «les pelletries de retour n'avaient pas suffi à payer les marchandises sur lesquelles, il est vrai, les fournisseurs rochelais prétendaient faire de copieux bénéfices»[30]. Autre indice : la déclaration faite par les commandants de leur destination au retour; entre 1630 et 1680, plusieurs déclaraient «Québec et pêche» ou encore «Canada et pêche» ou encore «Québec, Acadie et pêche». Pour accroître le fret de retour et payer ses frais, on s'arrêtait à Terre-Neuve ou dans un port acadien pour y charger de la morue et d'autres espèces de poissons. On sait aussi que les bénéfices réalisés par les marchands-armateurs étaient faibles. Il y eut de nombreuses faillites, des emprunts non payés et des dettes de toutes sortes accumulées par les marchands qui avaient peu de fret à offrir au retour. Pritchard abonde dans le même sens : «*other than furs which could be carried out of New France in a single good-size merchantman, and were*

28. M. Delafosse, *op. cit.*, p. 484.
29. *Ibid.*, p. 474.
30. *Ibid.*, p. 478.

not freely available as cargo to private traders, there were few commodities to attract French merchants who therefore concentrated on earning a profit on goods carried during their outbound voyage from France»[31]. On ne prenait pas de risques; il y en avait déjà suffisamment; le but était de payer les frais d'exploitation d'un voyage aller-retour par la cargaison de l'aller seulement.

Avec l'introduction du trafic triangulaire, la composition des cargaisons se diversifia autant pour les navires océaniques engagés sur la ligne France-Canada-Antilles que pour ceux affrétés ou armés sur la ligne Québec-Louisbourg-Antilles. Dans le premier cas, les cargaisons devinrent plus sophistiquées : on déchargeait des meubles, des épices, des habits, des soieries, de la nourriture et beaucoup d'articles manufacturés. À la sortie, c'était toujours des pelleteries, du bois et du poisson. Dans le deuxième cas, sur la route des Antilles, on expédiait de la farine, des pois, de la morue sèche et des huiles de morue (en quantités plus faibles que celles que Louisbourg exportait vers les îles), des planches de bois et des bardeaux, des carreaux et des briques, des madriers et des bordages, du charbon de bois et du merrain. On transportait des Antilles vers Québec du tabac, du sucre (brut, blanc, de tête et commun), du sirop de mélasse, du tafia, de la guildive et du café. Vers le milieu du siècle, on ajouta aux produits déjà cités, à l'entrée, du sel, des fruits à l'eau-de-vie, du plomb, de la faïence, du cacao, du jambon et même de la poudre à feu[32]. À la sortie, on chargeait de l'anguille, du saumon, du fromage, des oignons, du brai et du goudron, des bois travaillés, des pommes et du sucre d'érable[33]. À partir de 1730, on commença à charger plus de cargaisons au port de Québec qu'à en décharger à cause du développement des liaisons maritimes, du trafic triangulaire, des ventes à l'extérieur et des échanges commerciaux plus prononcés dus à l'accroissement naturel de la population, de ses besoins et de sa production.

À cause du rôle spécial de Louisbourg, qui était devenu un entrepôt et un centre de transbordement des produits qui circulaient à l'intérieur de l'empire français et vers les ports de la Nouvelle-Angleterre, nous avons analysé plus en détail le trafic des cargaisons dans ce port. Nous disposons aussi, avec l'étude de Moore, de certaines données du trafic des cargaisons qui donnent un éclairage nouveau sur les relations maritimes entre les ports de Québec et de Louisbourg et le rôle des échanges entre navires qui faisaient escale dans ce port de transbordement de l'île Royale[34]. On pensait que la vie économique de Louisbourg dépendait de ses échanges avec le Canada. Pourtant, ce n'était pas le lien vital.

Les plus gros bâtiments qui arrivaient à Louisbourg venaient de France; ils transportaient cinq groupes de produits qui étaient, par ordre d'importance : les aliments (farine, légumes, bétail); le matériel de travail, comme le sel pour la salaison de la morue, la quincaillerie et les outils; les vêtements; les articles de ménage; et enfin les denrées générales. Les cargaisons déchargées à Louisbourg se répartissaient ainsi : 62% arrivèrent de France, 15% de Nouvelle-Angleterre et de Nouvelle-Écosse, 13% des Antilles, 8% du Canada et 2% des autres ports acadiens[35]. Les navires à destination de Louisbourg chargeaient à Québec de la farine, des produits de salaison, des biscuits, des approvisionnements, du bois de construction, des effets personnels, des outils, de la quincaillerie et un peu de denrées générales. Ils chargeaient à destination de Québec des produits transbordés qui arrivaient de France (vin, provisions, vaisselle,

31. J.S. Pritchard, *The Pattern of French colonial shipping to Canada before 1760*, p. 192.

32. Mathieu a identifié 45 produits différents dans *Le commerce entre la Nouvelle-France et les Antilles au XVIIIe siècle*, p. 171.

33. *Ibid.*, p. 171.

34. C. Moore, *Merchant Trade in Louisbourg, Île Royale*, 1977.

35. Afin d'obtenir des pourcentages réalistes de la provenance des importations à Louisbourg, on a retenu les années suivantes : 1719, 1721, 1742 et 1743 parce qu'elles permettent de comparer entre les cinq régions qui constituent l'horizon maritime de Louisbourg. D'après le graphique de la planche 24 de l'*Atlas historique du Canada* (vol. 1), cependant, les importations de Nouvelle-Angleterre auraient été beaucoup plus importantes.

outils, toiles, etc.), des produits locaux des Antilles (sucre, mélasse, rhum, épices), et des produits de Nouvelle-Angleterre (outils, objets manufacturés, draps, flanelles, etc.)[36]. La place qu'occupait Québec comme port de provenance ou de destination du trafic avec Louisbourg était donc moins importante qu'on l'aurait cru.

Moore a publié des données sur les importations et les exportations de l'île Royale pour les années 1737, 1752 et 1754[37]. Elles sont incomplètes et basées non pas sur le tonnage, mais sur la valeur. Elles ne laissent aucun doute, toutefois, sur le rôle grandissant des liaisons et des contacts maritimes avec les Antilles, la Nouvelle-Angleterre et même Halifax. On a retenu que :

1) la valeur des importations de France demeura constante, entre environ 1 et 1,4 million de livres ;
2) la valeur des importations du Canada (port de Québec) était aussi constante, entre 23 et 39 000 livres ;
3) la valeur des importations des Antilles augmenta considérablement, de 247 000 (1737) à 1 188 000 livres (1759) ;
4) la valeur des importations de Nouvelle-Angleterre passa de 100 000 livres (1737) à près d'un million (1754). Ce dernier chiffre est un estimé[38] ;
5) les exportations vers la France étaient estimées à un million de livres en 1737 et à 700 à 800 000 après 1750 ;
6) les exportations vers les Antilles et la Nouvelle-Angleterre, d'une valeur de 100-150 000 livres en 1737, passèrent à plus de 600-700 000 en 1752 et 1754 ;
7) la valeur des exportations canadiennes se maintint à 75 000 livres.

Mathieu a publié des données statistiques sur le trafic des cargaisons transportées entre Québec et les ports des Antilles. Notre analyse porte sur douze produits exportés de la Nouvelle-France, et sur cinq produits importés des Antilles[39]. À la sortie, on chargeait entre 1 000 et 2 500 tonnes métriques par année entre 1730 et 1745 ; après, les quantités passèrent de 1 500 à 4 500 tonnes jusqu'en 1755. À l'entrée, les quantités étaient plus faibles, on déchargeait entre 900 et 1 000 tonnes par année avant 1745 et entre 1 000 et 3 000 tonnes entre 1745 et 1757.

Les quelques cas concrets de cargaisons chargées ou déchargées à Québec par des navires bien identifiés confirment la variété et la quantité des denrées. En 1670, l'un des navires de P. Gaigneur revint de Québec avec 860 peaux d'orignaux, 10 ballots et 3 paquets de castor et du bois à brûler[40]. L'AIGLE NOIR arriva à Québec en 1677 avec 33 muids de sel, 60 barriques de farine, 50 barriques d'eau-de-vie, 6 tonneaux de vinaigre et 250 balles de draperies de toile[41]. Le voyage que fit le FIER en 1725 entre La Rochelle et Québec est typique. Il s'agit d'un navire ordinaire (140 tonnes), d'une traversée d'une durée normale (90 jours), et du transport d'une cargaison régulière[42]. Un examen détaillé de la cargaison éclaire un peu plus la composition des cargaisons que l'on transportait sur l'Atlantique Nord. Il transportait 130 tonnes de cargaison et dix tonnes de victuailles pour son équipage. À son arrivée à Québec, sa cargaison comptait : 34 muids de sel, 40 tonneaux de Bordeaux, 11 tonneaux de Saintonge, 8 grosses barriques et 28 quarts de brandy, 8 quarts de

36. C. Moore, *op. cit.*, tableau 1-5, p. 25. Il y a beaucoup de détails dans la thèse de Moore sur les importations et les exportations mais elles sont basées sur la valeur en livres et non le tonnage.
37. *Ibid.*, tableau 4-5, p. 25.
38. J. Mathieu, *op. cit.*, appendice A, p. 233-269.
39. Nous avons retenu les années suivantes : 1732, 1734, 1741, 1744 et 1752.
40. M. Delafosse, *op. cit.*, p. 481.
41. *Ibid.*, p. 479.
42. J. Pritchard, *The Voyage of the FIER : an analysis of a shipping and trading venture to New France, 1724-1728*, 1973.

vinaigre, 60 douzaines de pièces de vaisselle, 55 douzaines de verres à boire, 296 pots de cuisine et autres petites pièces[43]. Au départ de Québec à destination de La Rochelle, on chargea le navire de 188 quintaux de morue séchée, de planches et de barils vides, de 3 balles de fourrures et de 23 paquets de peaux[44]. Pritchard ajoute quelques détails intéressants : la cargaison déchargée à Québec provenait de onze marchands métropolitains et était destinée à trente marchands différents à Québec ; elle était divisée en 47 lots. La valeur de la cargaison achetée à La Rochelle était de 9 781 livres, elle se vendit à Québec pour 21 482 livres ; par contre, la cargaison achetée à Québec pour 17 538 livres se vendit au même prix à son arrivée à La Rochelle[45]. Faible profit.

La goélette MARIE-JOSEPH, de 36 tonneaux, quitta Québec pour le Labrador en 1736 avec du tabac, de la farine, des biscuits et des pois d'une valeur de 2 538 livres ; la MARIE-FRANÇOISE, autre goélette de 25 tonneaux, chargea à Québec la même année du tabac, de la farine, des biscuits, du bœuf, du lard et des pois d'une valeur de 1 008 livres à destination de Gaspé[46]. L'année suivante, le brigantin LA REVANCHE, d'une jauge de 100 tonneaux, chargea à Saint-Pierre de Martinique du rhum, du sirop, du sucre commun et du tabac d'une valeur de 18 290 livres qu'il transporta à Louisbourg et à Québec ; dans ce dernier port, il chargea du bois, du tabac, de la farine, des biscuits et des pois blancs d'une valeur de 6 846 livres ; il déchargea à Louisbourg cette cargaison évaluée à 5 688 livres ; il garda un peu de bois et remplit ses cales de morue, le tout évalué à 19 260 livres, à destination des Antilles[47]. Le CENTAURE, navire de 350 tonneaux, construit à Québec pour le compte de Dugard, quitta Le Havre en 1743 avec une cargaison évaluée à 168 002 livres. La cargaison était composée de 68,72 % de marchandises sèches (toiles, chapeaux, cotonnades, étoffes, couvertures, mercerie, souliers), de 18,57 % de quincaillerie (outils, clous, bouilloires, châssis, métaux), de 12,46 % d'approvisionnements (farine, huile, vins et eau-de-vie) et de 0,25 % de cargaison non identifiée[48].

En 1744, les principales denrées exportées du port de Québec étaient : 1 500 000 livres de pelleteries, 800 000 livres de peaux de castor, 3 000 barriques d'huile de poisson, 50 000 quintaux de farine, 25 000 quintaux de pois et 12 000 quintaux de biscuits et de fortes quantités de salaisons de porc, de saumon et de bœuf. Les cargaisons déchargées à Québec étaient : 6/7 000 barriques de vin, 2 000 barriques d'eau-de-vie, 200 barriques de vinaigre et d'huiles, 1 000 balles d'étoffes et des quantités indéterminées de merceries, de cotonnades, de lainages, de chaussures et de quincaillerie[49]. L'armateur Gradis a envoyé vers le Canada plusieurs navires, dont voici quelques exemples de cargaisons :

1) La RENOMMÉE en 1752, avec 250 barils d'eaux-de-vie, 120 tonneaux de vin, des marchandises sèches et quelques passagers ;
2) La RENOMMÉE en 1755, avec 600 barils de lard, 350 barils d'eaux-de-vie, 100 barils de farine, 95 tonneaux de vin et des passagers ;
3) Le ROBUSTE en 1756, avec 3000 barils de lard, 200 barils d'eaux-de-vie ;

43. *Ibid.*, Tableau V, p. 95. Le muid est une ancienne mesure qui équivaut à 268 litres.
44. *Ibid.*, Tableau VIII, p. 96.
45. *Ibid.*, p. 95, 96 ou 97 à corriger.
46. *Atlas historique du Canada*, vol. I, Des origines à 1800, planche 48.
47. *Ibid.*, planche 48.
48. D. Miquelon, *Dugard of Rouen*, p. 61.
49. Extrait du *Mémoire sur l'état du Canada pendant les dernières années de paix, sa population, sa culture, son commerce, les importations et exportations*, ANC/CIIA/96/221-230.

4) Le SAGITTAIRE en 1756, avec 60 tonneaux de vin, 1500 barils de farine, 1000 barils de lard, 60 barils d'eaux-de-vie ;
5) Le JASON en 1757, avec 600 barils d'eaux-de-vie, 500 barils de farine, 400 barils de lard, 50 tonneaux de vin, des marchandises sèches et 4 fusils boucaniers ;
6) L'AIGLE en 1758, avec 600 barils de lard, 500 barils d'eaux-de-vie, 100 barils de farine, 50 barils de bœuf salé, 40 barils de beurre, 80 tonneaux de vin[50].

SYNTHÈSE DU TRAFIC OCÉANIQUE AU PORT DE QUÉBEC (1642-1760) (FIGURES 50 ET 51)

L'hypothèse de travail que nous formulons maintenant, c'est de quantifier les cargaisons qui auraient été manutentionnées dans le port de Québec pendant ces quelque cent vingt ans de présence française continue[51]. Pour ce faire, nous avons déterminé d'abord que la capacité de chargement des navires de commerce à voile, entre 1650

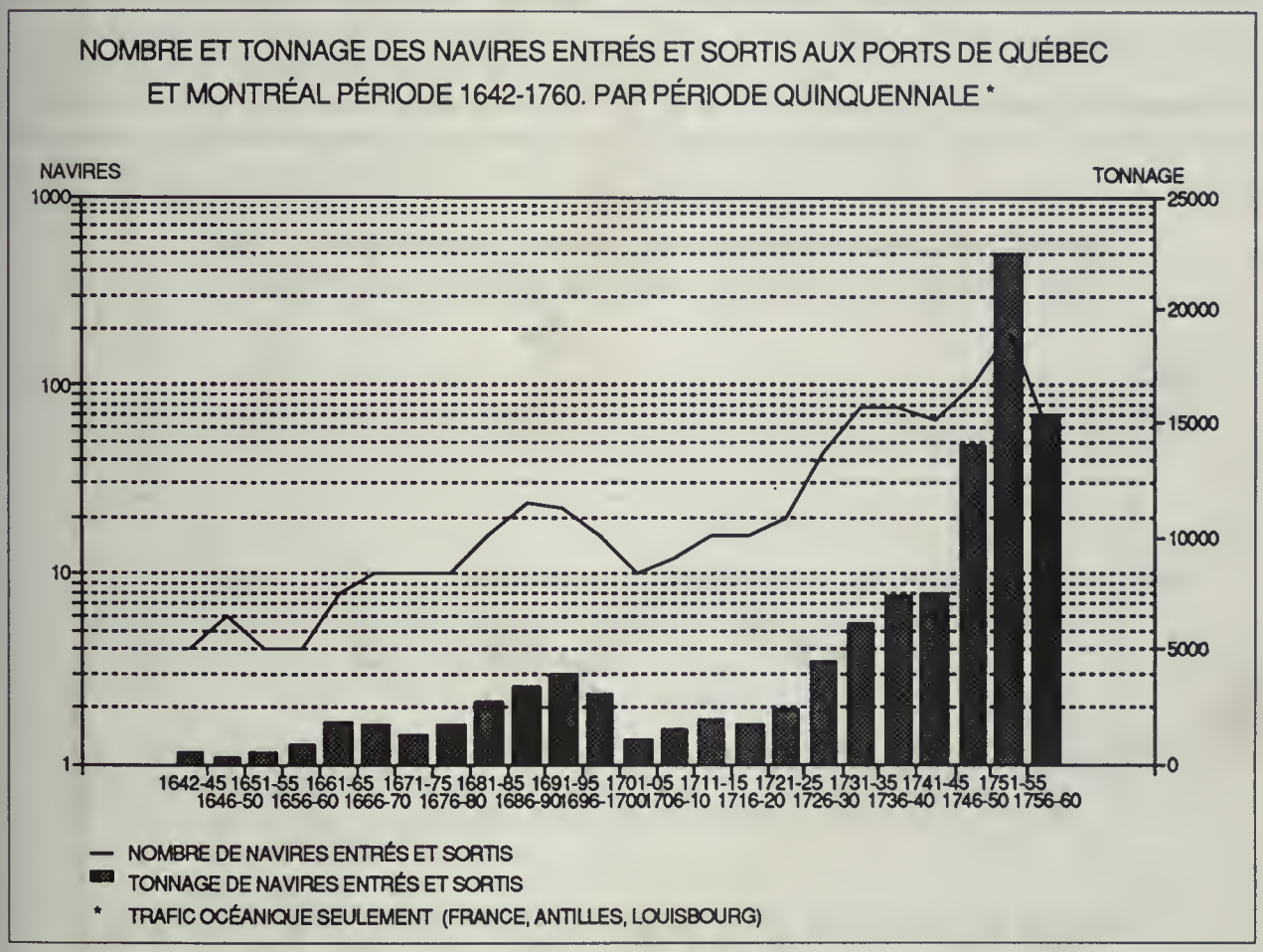


FIGURE 50. Le nombre et le tonnage des navires océaniques dans le port de Québec — 1642-1760. Par période quinquennale.

50. J. de Maupassant, *op. cit.*, p. 40, 43, 58, 61, 68.
51. Il s'agit de cargaisons venant d'outre-mer ou y partant : France, Antilles. Nous avons inclus le trafic avec Louisbourg mais exclu tout autre trafic de cabotage.

et 1760, était d'environ les deux tiers de leur tonnage. Comme il y avait beaucoup de navires sur lest, tant à l'arrivée qu'au départ, et des navires partiellement chargés, nous avons tenu compte de ces facteurs en allouant des tonnages spécifiques moyens de cargaisons chargées ou déchargées par période quinquennale. Nous avons tenu compte aussi, par période de vingt ans, des types de navires, de leurs lieux d'origine et de destination et des possibilités commerciales qui se présentaient. Enfin, les analyses faites par Moore et Mathieu du trafic des cargaisons sur la ligne Québec-Louisbourg-Antilles nous ont permis de considérer certaines hypothèses.

Au cours des premières décennies, il n'y avait que quelques navires qui atteignaient Québec chaque année. C'était la période de subsistance, de survie, d'exploration et de découvertes. À partir de 1660, la véritable colonisation commença. La Compagnie des Indes occidentales succéda à la Compagnie des Cent Associés et le ministre de la Marine assuma la responsabilité administrative de la colonie. Il nomma un intendant de talent, Jean Talon, qui réorganisa l'administration, encouragea le développement commercial, industriel et agricole, et ouvrit le premier chantier maritime de la colonie. Le trafic portuaire à Québec connut sa première expansion entre 1660 et 1675. Le deuxième accroissement survint quelques années plus tard, entre 1680 et 1696. Malgré le retour à une économie de subsistance, la Nouvelle-France s'agrandit dans toutes les directions tout en accroissant son commerce des fourrures et en paci-

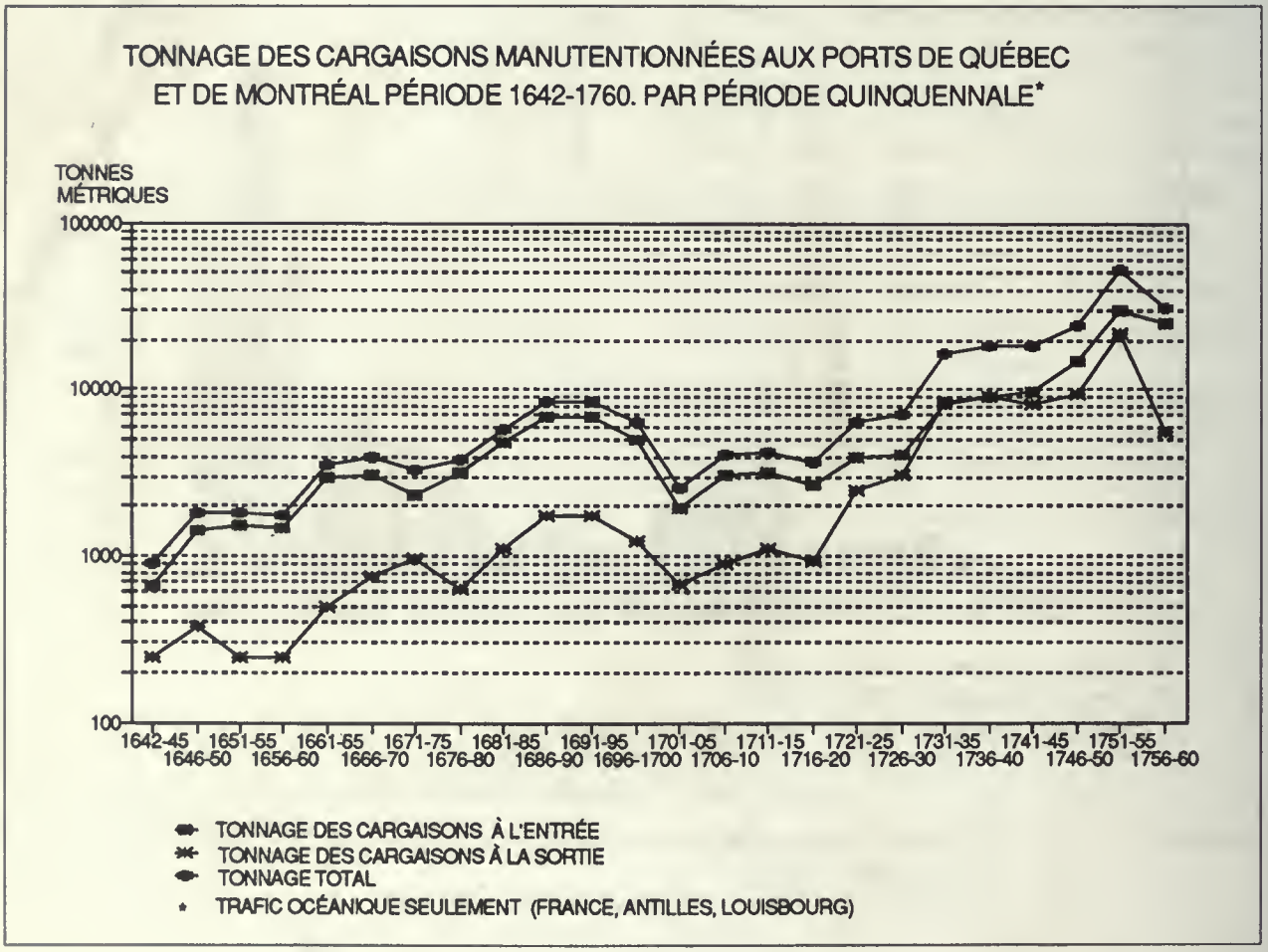


FIGURE 51. Le tonnage des cargaisons engagées dans le trafic océanique dans le port de Québec — 1642-1760. Par période quinquennale.

fiant ses frontières. Hélas, les guerres intercoloniales, même si elles activèrent l'économie, furent souvent le germe de difficultés plus grandes. Au tournant du siècle, deux crises survinrent, l'une dans la traite des fourrures qui se vendaient moins bien, et l'autre par la faiblesse chronique des finances locales et le manque de capitaux. On aurait pu s'en sortir plus facilement si les rivalités anglo-françaises sur le continent n'avaient pas éclaté au grand jour, à cause de la succession d'Espagne. Le ralentissement du trafic se fit sentir à Québec : il y eut moins de navires, moins de cargaisons et des navires plus petits pour les transporter. Cela dura presque vingt ans, soit entre 1700 et 1715/1720.

Trente années de paix suivirent entre 1715 et 1745. Le trafic portuaire augmenta pour se stabiliser à 60-75 navires entrés et sortis, par année, à partir de 1726. Le tonnage moyen annuel des bâtiments doubla. Le tonnage cumulatif des cargaisons par période quinquennale connut aussi un essor important, passant de 7 200 à 16 800 tonnes autour de 1730. Pour la première fois, et la seule, pendant une décennie, de 1730 à 1740, les chargements des cargaisons au port de Québec furent plus volumineux que les déchargements. Pays exportateur, la Nouvelle-France ne le fut que pendant cette courte période. Quinze années de guerre, dont la guerre de Sept Ans, perturbèrent les relations commerciales entre la métropole et sa colonie, mais, à cause de cela, le nombre des navires, le tonnage des bâtiments et des cargaisons brisèrent tous les records. Entre 1751 et 1755, près de 200 navires fréquentèrent le port, chargeant et déchargeant environ 10 000 tonnes de cargaisons par année.

CHAPITRE 9

La circulation maritime et son trafic entre 1760 et 1825

Le port de Québec ne perdit pas son rôle de porte d'entrée et de sortie du commerce maritime de la vallée du Saint-Laurent et des Grands Lacs après 1760. Il demeura le grand centre de transbordement, de destination et d'origine du trafic de cette nouvelle colonie britannique. Cependant, avec l'apparition de la navigation à vapeur et la possibilité de touer les navires en amont, de plus en plus de voiliers venant d'outre-mer ou des ports des Maritimes, de Terre-Neuve et de la côte Est atlantique se rendronr à Montréal pour y charger et décharger des cargaisons. Il deviendra un port-terminus au début du XIXe siècle. À la même époque, on construisit des quais dans bien d'autres centres localisés le long des côtes et des rives du golfe, de l'estuaire et du fleuve. On constata la même évolution dans le cas des ports du Haut-Canada et des premiers ports américains des Grands Lacs. D'innombrables liaisons maritimes locales s'établiront à chacun de ces ports et de ces havres. Les ports de Québec et de Montréal demeureront cependant les grandes escales où l'on regroupera les cargaisons destinées à l'exportation et à l'importation et au transfert des passagers.

Après 1760, il y eut dans l'évolution des transports par eau quelques changements profonds qui affectèrent directement le tonnage et le volume des navires en service sur la liaison Canada-Grande-Bretagne. Le premier changement fut la rationalisation des services offerts sur la grande route transatlantique, par l'utilisation de plus gros navires entre Liverpool, Bristol ou Londres et les colonies britanniques nord-américaines, soit les ports de Saint-Jean (Terre-Neuve), d'Halifax, de Boston et de New York. À partir d'Halifax, des navires plus petits assuraient un service régulier et fréquent avec le port de Québec. Ce dernier aussi était desservi directement, mais par des navires de plus faible tonnage. Après la révolution américaine, on affecta de plus gros navires sur les lignes Québec-Liverpool et Québec-Londres. Le deuxième changement fut d'ordre technologique[1]. Les architectes navals de l'époque, profitant des

1. F. Ouellet, *Colonial Economy and International Economy : the Trade of the Saint Lawrence River Valley with Spain, Portugal and their Atlantic Possessions, 1760-1850*, dans J.A. Barbier et A. Kuethe (ed.) *The North American role in the Spanish Imperial Economy, 1760-1819*, 1984. L'auteur a publié cet article en français sous le titre suivant : *Économie coloniale et économie internationale : le commerce de la vallée du Saint-Laurent avec l'Espagne, le Portugal et leurs possessions atlantiques (1760-1850)* dans *Mémoires de la Société royale du Canada*, *MSRC*, 1984, quatrième série, tome XXII.

nouvelles connaissances techniques, affinèrent le design des coques et des quilles, et améliorèrent la qualité des mâts, des vergues et des voiles. On dota les navires d'instruments de navigation précis et nouveaux. Il était donc normal qu'avec une augmentation appréciable du port en lourd et de la vitesse de croisière, on améliorât les manœuvres dans les ports, l'entreposage et la manutention des cargaisons. Tout allait de pair.

Le troisième changement fut une innovation commerciale qui bouleversa les milieux maritimes et commerciaux. Vers 1820, les Américains avaient introduit sur la ligne New York-Liverpool le premier service de *packet freighters*, que l'on pourrait expliquer par l'introduction d'une ligne régulière de navires commerciaux, avec départ fixé à l'avance et à intervalle régulier, même si le navire n'était pas complètement chargé[2]. On séparait en deux groupes les services qu'on offrirait désormais aux expéditeurs : l'ancien, c'est-à-dire le service ordinaire qui ne laissait partir un navire qu'une fois sa cargaison chargée, ce qui était impossible à déterminer pendant des jours et des semaines, et le nouveau, le service dit des *packets*, qui partait à jour fixe, beau temps ou mauvais temps, et respectait un horaire affiché d'avance. Ce deuxième service, celui des lignes régulières, devait triompher avec le temps et s'imposer comme le service maritime prioritaire. Plus tard, le *tramping* fera son apparition et offrira un navire pour transporter un chargement exclusif entre deux ports à la demande d'un expéditeur. À partir de 1800, on favorisa donc la création d'armements modernes, fondés et exploités par des marchands qui cessèrent d'être des marchands-armateurs pour devenir uniquement des armateurs.

Le quatrième changement survint dans la composition même des cargaisons transportées entre les ports du Québec et ceux de Grande-Bretagne[3]. En effet, aux pelleteries, à la sortie, et aux approvisionnements de base nécessaires à des colonies en expansion, à l'entrée, s'ajoutèrent de nouveaux produits qui reflétaient bien les changements du commerce extérieur. On assista à une demande exceptionnelle de bois d'œuvre et de construction par la Grande-Bretagne et, par ailleurs, à celle de produits manufacturés importés, plus variés et de meilleure qualité qu'auparavant, exigés par une population canadienne qui augmentait rapidement et dont les goûts et les besoins se raffinaient. Dans le tableau 9-1, les pourcentages de la valeur des produits exportés des ports de la vallée du Saint-Laurent, par secteur d'activité économique, pour certaines années au tournant du siècle, montrent l'évolution de la nature et de la composition des exportations. Les pelleteries, qui équivalaient aux deux tiers de la valeur de tous les produits exportés en 1770-1772, tombèrent à 9,3 % en 1808, malgré

TABLEAU 9-1

Pourcentage de la valeur des exportations de la vallée du Saint-Laurent par secteur d'activité pour certaines années entre 1770 et 1808

Période	Agriculture (%)	Pelleteries (%)	Pêcheries (%)	Forêt (%)	Divers (%)	TOTAL (%)
1770-1772	18,2	66,8	5,1	6,5	3,4	100
1773	38,6	37,6	4,2	19,2	0,4	100
1808	12,1	9,3	(?)	67,1	11,5	100

Sources : *APC*, MG 23, G.I., 10. Ces chiffres ne sont que des approximations.
F. Ouellet, *Économie coloniale et économie internationale ; le commerce de la vallée du Saint-Laurent avec l'Espagne, le Portugal et leurs possessions atlantiques (1760-1850)*, *MSRC*, 1984, quatrième série, tome XXII, tableau XI.

2. C'est le 5 janvier 1818 que le JAMES MONROE, navire marchand de 464 tonnes, partit de New York pour Liverpool, même s'il aurait pu charger encore 1 000 barils de cargaison et prendre encore 20 passagers. La Black Ball Line inaugurait un nouveau service avec un départ par mois. En 1822, on fonda deux autres lignes, la *Red Star* et la *Swallowtail*, qui introduisirent un service *packet* entre les deux mêmes ports. On offrait donc, en 1822, un départ toutes les semaines. M. Maddock, *The Atlantic Crossing* dans la collection *The Seafarers*, p. 81 et 86.

3. F. Ouellet, *Économie coloniale et économie internationale : le commerce de la vallée du Saint-Laurent avec l'Espagne, le Portugal et leurs possessions atlantiques (1760-1850)*, *MSRC*, 1984, p. 172.

la popularité et le volume d'affaires de la Compagnie du Nord-Ouest de Montréal. Même s'il y eut des crises dans l'agriculture canadienne, les pourcentages des produits agricoles exportés augmentèrent, mais ce fut moins spectaculaire que la véritable explosion qui eut lieu dans le secteur des produits forestiers. On distinguait déjà, au début du XIXe siècle, les grandes matières premières basées sur les ressources naturelles pour lesquelles le Canada est connu dans le monde entier aujourd'hui. Un tableau complémentaire des importations aurait probablement révélé aussi les changements profonds des types de cargaisons à l'entrée. On sait toutefois qu'on importait une plus grande variété de produits manufacturés, exotiques et de luxe.

LES PORTS DU SAINT-LAURENT (QUÉBEC, MONTRÉAL)

Joseph Bouchette, témoin de l'époque, a bien décrit les ports et les havres du Bas-Canada au début du XIXe siècle[4]. Les ports secondaires qu'il décrivit en aval de Montréal étaient Sorel, qu'on appelait aussi William Henry, où l'on a construit deux quais ou lieux de débarquement, et Trois-Rivières, avec quelques quais «pour que les vaisseaux d'un grand poids puissent s'approcher et recevoir et décharger leur cargaison, au moyen d'un plancher mobile qui communique à leur passe-avant»[5]. En amont de Montréal, il signalait le centre de transbordement et les entrepôts de Lachine et le port de Kingston où l'on a construit plusieurs quais et «élevé plusieurs magasins spacieux; elle est devenue maintenant le principal entrepôt entre Montréal et tous les établissements le long des lacs vers l'ouest»[6]. Il mentionnait aussi les ports de York et de Queenstown, comme excellents et bien protégés, et celui de Sackett Harbor du côté américain, à l'est du lac Ontario.

La description du port de Québec par Bouchette est incluse dans celle de la ville et de sa région[7]. Le port est intégré à la «Ville Basse située immédiatement sous le Cap-Diamant et, par la continuation des entrepôts et des magasins des négociants, elle s'étend depuis l'Anse des Mères autour de la Pointe du Cap jusqu'au faubourg de Saint-Roch au nord-ouest. Elle est située sur ce qu'on peut appeler un terrain artificiel, puisque autrefois, à la haute marée, l'eau de la rivière lavait le pied du roc; de temps à autre on a construit successivement des quais vers la marque de la basse marée, et on a rendu les fondements suffisamment solides pour bâtir des rives entières, où autrefois les bateaux et même les vaisseaux d'un poids considérable venaient jeter l'ancre». «L'Anse des Mères, ou le port du Diamant, forme l'extrémité sud de la Basse Ville et se trouve immédiatement sous la partie la plus haute du Cap Diamant; ces rivages sont entourés d'une suite de vastes quais, de magasins et d'ateliers en pleine activité. Un bassin commode pour réparer les vaisseaux et un chantier pour en bâtir, d'où l'on a souvent lancé des bâtiments d'un poids considérable, contribuent pour beaucoup à rendre cette place plus importante». «Le Cul-de-Sac est situé entre le quai du Roi et celui de la Reine, et il forme un bassin ouvert qui est à sec à chaque marée; les vaisseaux peuvent commodément y être mis à terre pour recevoir les réparations nécessaires; on y met aussi à l'abri de la glace dans l'hiver les bateaux et les petits vaisseaux pontés qui naviguent sur la rivière entre Québec et Montréal»[8]. «Entre le Quai de la Reine et celui de McCallum est la principale place de débarquement, d'environ deux cents pieds de largeur où les bateaux et les canots débarquent ordinairement leurs passagers». «La douane est située sur le Quai McCallum». On comptait vingt-neuf quais en 1822.

---

4. Joseph Bouchette, *Description topographique de la province du Bas-Canada, avec des remarques sur le Haut-Canada et sur les relations des deux provinces avec les États-Unis de l'Amérique*, 1825.
5. *Ibid.*, p. 308.
6. *Ibid.*, p. 619.
7. *Ibid.*, entre les pages 469 et 495. Voir figure 53, plan du port et du bassin de Québec préparé par Bayfield en 1827.
8. Il s'agit des premiers navires à vapeur qui assuraient la liaison Québec-Montréal et des autres navires plus petits, voiliers et gabares. Fonction d'hivernage qui, pendant des décennies, se situait dans le bassin Louise.

Un peu plus loin, Bouchette décrit le service de traversiers en exploitation au début du XVIIIe siècle, entre Québec et Lévis, tant en été qu'en hiver[9]. Le règlement permettait aux riverains habitant près de la pointe de Lévis d'utiliser leurs bateaux et leurs grandes chaloupes et de transporter d'une rive à l'autre quelques passagers (huit au maximum) en plus d'un équipage de quatre rameurs, à condition de n'exiger que le prix fixé. Il décrit ainsi un voyage entre les deux rives en hiver, au moment où les glaces sont à la dérive et qu'il neige. «Ce passage est singulièrement pénible [...] cependant il est très rare qu'il arrive quelque accident funeste; à la vérité dans des ouragans de neige ils ont été fréquemment jetés à plusieurs lieues hors de leur route [...] mais ils sont toujours parvenus tôt ou tard au lieu de leur destination»[10]. «Quand des grands glaçons s'opposent à leur passage, les hommes, au moyen de perches et de cordes dont ils se servent avec une habileté peu commune, font monter le canot dessus, et à force de bras ils le tirent quelquefois l'espace de 25 ou 30 toises, jusqu'à ce qu'ils trouvent une ouverture convenable pour le lancer à nouveau parmi les glaçons plus petits, et alors se servant de leurs pagaies ils avancent jusqu'à ce qu'ils soient arrêtés par un autre glaçon sur lequel ils lèvent le canot comme auparavant»[11]. Quand l'un des rameurs «tombait à l'eau», on le retirait aussitôt «et un bon coup de rhum, dont ils sont toujours pourvus, et qu'ils boivent tous à la ronde, est le remède ordinaire pour cet accident»[12].

Il décrivait ainsi le port de Montréal : «il n'est pas très grand, mais il est toujours sûr pour les bâtiments. Les vaisseaux qui tirent quinze pieds d'eau peuvent se tenir tout près du rivage, auprès de la porte du Marché, pour recevoir ou décharger leur cargaison». «Deux petits bancs de sable situés vis-à-vis l'extrémité occidentale de l'île, à l'entrée du port, et le peu de largeur du canal au-dessous, obligent ordinairement de touer les grands vaisseaux qui sortent et de leur faire descendre le courant à l'aide des ancres de touée, jusqu'à ce qu'ils arrivent en face de la place du marché neuf, parce qu'on ne peut pas toujours compter sur les vents propres à les faire sortir : à l'extrémité orientale de l'île, il y a un canal dont les petits bâtiments peuvent toujours profiter. Le plus grand désagrément de ce port est le rapide de Ste-Marie, à environ un mille au-dessous, dont le courant est si fort que sans un grand vent de nord-est, les vaisseaux ne peuvent aller contre et ils sont quelquefois retenus des semaines entières à environ deux milles seulement du lieu où ils doivent décharger leur fret». «Le moyen de remédier à ce mal serait de creuser un autre canal très court, ou de prolonger celui dont le plan est déjà formé au pied du rapide; les vaisseaux pourraient alors décharger leur cargaison à leur ancrage au-dessous du courant, sur des bâtiments de rivière, qui par cette communication arriveraient directement à la ville»[13]. La demande exceptionnelle de bois canadiens par la Grande-Bretagne força les marchands canadiens à innover. Ils commencèrent ainsi à transporter le bois par radeau, ce qui nécessita la construction d'entrepôts et d'ateliers d'assemblage et de désassemblage dans les anses et les petites baies des ports de Kingston, de Montréal, de l'Outaouais et de Québec.

LE NOMBRE ET LE TONNAGE DES NAVIRES (TABLEAU 9-2)

À cause de l'abondance des données statistiques et de leur variété, on peut décrire et analyser avec plus d'exactitude, en quelques points géographiques, le long du réseau des voies navigables du Saint-Laurent et des Grands Lacs, le trafic et la circulation maritimes. Ainsi, à partir de 1812, on présente des données statistiques séparées pour les ports de Montréal, Saint-Jean-sur-Richelieu et les ports du golfe. Coteau-du-Lac, sur le Saint-Laurent

9. J. Bouchette, *op. cit.*, p. 490-493.
10. J. Bouchette, *op. cit.*, p. 491.
11. *Ibid.*, p. 491-492. Toise : ancienne mesure de longueur valant 0,949 mètre.
12. *Ibid.*, p. 493.
13. J. Bouchette, *op. cit.*, p. 160-162. (Voir figure 52).

FIGURE 52. Plan du port et de la ville de Montréal en 1815. La route suivie par les navires est indiquée en pointillé avec les postes de mouillage. Le port est concentré à la Pointe-à-Callière (*The Harbour*) avec quatre postes de mouillage. Tous les déchargements et les chargements se faisaient à partir des plages. On notera aussi l'emplacement des hauts-fonds, des roches à fleur d'eau et les profondeurs qui sont indiquées en pieds pour les fonds et en brasses ailleurs.
Collection de cartes et plans des Archives nationales du Canada (*NMC* 21031).

supérieur, devint un centre de collection des péages en 1792 et, par conséquent, un point de contrôle du trafic entre les provinces du Bas et du Haut-Canada.

TABLEAU 9-2

Nombre et tonnage des navires de haute mer sortis des ports de Québec et Montréal. Moyenne annuelle par période quinquennale. Période 1760-1825

Période quinquennale	Nombre de navires (Moyenne annuelle)	Tonnage total (Moyenne annuelle)	Tonnage moyen par navire (tonneaux)
1761-1765	69	4,547	65
1766-1770	46	3,701	79
1771-1775	94	9,214	98
1776-1780	61	6,685	109
1781-1785	62	9,388	151
1786-1790	92	14,296	155
1791-1795	100	16,150	161
1796-1800	111	16,331	147
1801-1805	183	29,522	161
1806-1810	372	75,702	203
1811-1815	320	68,648	214
1816-1820	497	115,998	233
1821-1825	693	164,019	236

Sources : J.C. Chapais, *General Report of Public Works Canada, 1867*. Appendice 48, p. 491.
F. Ouellet, *Économie coloniale et économie internationale; le commerce de la vallée du Saint-Laurent avec l'Espagne, le Portugal et leurs possessions atlantiques (1760-1850)*, *MSRC*, 1984, quatrième série, tome XXII, tableau I, p. 189-190.

Notes : L'équipage moyen passe de 7 à 10 membres par navire pendant cette période. Le détail de la circulation des navires et de leur tonnage par année apparaît dans les deux sources citées plus haut. Nous avons regroupé toutes ces données par période quinquennale.
Pour les années 1793 à 1812, voir les tableaux de l'article de G. Paquet et J.-P. Wallot (1962) qui donnent aussi le détail des navires à l'entrée avec leur tonnage.

Le nombre de navires, après les premières années de la conquête anglaise, se stabilisa à une moyenne de 46 navires par année à la sortie (période 1766-1770). Ce n'est pas avant le tournant du siècle, soit trente ans plus tard, qu'on atteindra par année le nombre de cent navires qui quitteront le Saint-Laurent. Ce nombre doublera ensuite très rapidement, pour atteindre, vers 1810, plus de trois cents navires et augmenter jusqu'à une moyenne de 693 navires par année durant la période de 1821 à 1825. Tout cela à cause du commerce du bois. Pour se faire une idée plus exacte, il faut doubler ces données et y ajouter le nombre de navires entrés, ce qui donne un nombre total de deux cents navires de haute mer par année entre 1791 et 1795. Quinze ans plus tard, on atteint presque 750 navires par année, avec un tonnage moyen par navire de plus de deux cents tonnes. C'est une progression exceptionnelle. Le trafic doublera encore entre 1821 et 1825, avec près de 1 400 navires et un tonnage moyen par navire de 230 tonneaux. Le nombre de navires était légèrement plus élevé à la sortie qu'à l'entrée, car quelques capitaines décidaient d'hiverner à Québec et partaient le printemps suivant, mais surtout, on construisait à Québec les *timber ships* qui voguaient vers les ports anglais sans en revenir.

Quand ils arrivaient à destination, un grand nombre étaient démantelés et leur bois était vendu, ce qui évitait de payer des taxes à l'importation, ou bien on les assignait à d'autres routes maritimes. N'oublions pas qu'avec la révolution américaine, on avait transféré plus d'un tiers de la marine marchande britannique sous pavillon américain. Il faudra des années pour que les intérêts britanniques remplacent tous ces navires; on le fera en lançant des unités de plus fort tonnage, plus modernes et plus efficaces.

Le tonnage des navires à la sortie ne varia pas tellement entre 1760 et 1785; il y eut des hauts et des bas, mais pas de grosses augmentations. Les navires, petits, avaient un tonnage moyen de cent tonneaux. L'explication, que nous avons donnée au début de ce chapitre, de l'utilisation plus rationnelle des flottes de commerce, était tout à fait logique. De 1786 à 1805, le tonnage moyen des navires passa à 173 tonneaux par navire; après cette date, il augmenta à plus de 200 tonneaux. En 1825, un navire partant de Québec pour la mer avait un tonnage moyen de 236 tonneaux.

À ce trafic océanique, on doit ajouter le trafic local et régional qui était fort achalandé. Vers 1785, nous estimons qu'au moins une centaine de goélettes et de petites embarcations à voile assuraient un service régulier vers l'aval, vers les ports et les quais de l'estuaire et du golfe. En amont, vers

Trois-Rivières et Montréal, on comptait au moins 150 navires à voile actifs qui reliaient tous les quais et les ports du fleuve. Ils transportaient une infinité de cargaisons à partir des entrepôts des ports de Québec et de Montréal et retournaient dans ces deux grands ports avec des produits régionaux agricoles et forestiers. Il y avait toujours quelques places réservées aux passagers. En somme, nous atteignons facilement, pour l'année 1785, un total de 300 départs, et autant d'arrivées à Québec au cours de cette saison de navigation. Le tonnage des navires affectés au cabotage variait entre 15 et 60 tonneaux.

En 1815 et 1816, le trafic annuel moyen est fort révélateur[14]. Aux 600 navires océaniques qui entrèrent et sortirent des ports de Québec et de Montréal, il y eut 400 voyages de caboteurs entre les deux ports, 160 voyages de navires à vapeur, et, à partir de Québec vers les ports de l'estuaire, d'Anticosti et du détroit de Belle-Isle, environ 250 voyages[15]. Ces données fournissent une meilleure évaluation du trafic total au port de Québec surtout. Autre détail pertinent, dans le cas du port de Montréal : on a évalué à 300 les voyages de navires Durham, arrivant ou quittant les ports américains d'Ogdensburg et de Sackett Harbor.

LE TRAFIC DES CARGAISONS

Les cargaisons les plus importantes chargées dans les deux ports du Saint-Laurent étaient les peaux à fourrure, les produits de la forêt, la potasse, la perlasse, le blé et la farine[16]. (Voir tableau 9-3). Au début du régime anglais, on chargeait moins de 220 000 peaux à fourrure. Entre 1776 et 1805, la moyenne annuelle des expéditions de peaux vers la Grande-Bretagne se maintiendra aux environs d'un demi-million de peaux pour redescendre ensuite, lentement, si bien qu'en 1821-1825, moins de 100 000 peaux étaient chargées dans les ports du Saint-Laurent. Il y eut des années exceptionnelles, comme l'année 1806, où l'on chargea un total de 768 301 peaux, quantité la plus considérable jamais expédiée par un port canadien à cette époque, record qui éclipsa de peu celui de 1813, année où l'on chargea 768 092 peaux. La fusion des compagnies du Nord-Ouest et de la Baie d'Hudson en 1821 força la nouvelle société à rationaliser son réseau de cueillette et de distribution en favorisant les ports de la baie d'Hudson, ce qui réduisit l'étendue de l'immense arrière-pays des ports du Saint-Laurent[17].

Les trois espèces de bois exportées répondaient à des besoins différents : le bois équarri, pin et chêne, servait à la construction navale comme mâts ou pièces de charpente ; le bois de construction, planches et madriers de pin et bardeaux, était utilisé dans la construction des maisons, des granges, des étables et des édifices ; le bois de service, douves, fonds et bouts, servait à la fabrication des tonneaux. Les chargements de bois équarri étaient irréguliers et faibles jusqu'en 1805 ; en moyenne, les quantités variaient entre mille et cinq mille pièces ; ce trafic prit son essor en 1806 et augmenta rapidement pour plafonner en moyenne aux

---

14. Nos estimés sont basés sur les *Shipping Returns for the Port of Québec and the Port of Montréal*, années 1815 et 1816. Le trafic total des navires entrés et sortis du port de Québec pour l'année moyenne (1815 et 1816 combinées) est de 1 410 navires.

15. Entre 1821 et 1823, nous avons le compte exact du nombre de goélettes qui voyageaient entre le port de Québec et les ports des colonies et des régions voisines, les pays du golfe.

Nombre de goélettes commerçant entre le port de Québec et les ports du golfe Saint-Laurent — Années 1821-1823

Année	Terre-Neuve	Nouvelle-Écosse	Nouveau-Brunswick	Côte-Nord	Cap-Breton	TOTAL
1821	21	9	5	7	0	42
1822	26	32	13	13	3	87
1823	22	27	33	145		101

Source : *JALBC*, 1823-1824, vol. 33, appendice Z.

16. Perlasse : désignation commerciale des potasses les plus pures et les plus blanches.
Potasse : sels de potassium simples ou doubles utilisés comme engrais. Il s'agissait surtout, en Nouvelle-France, de cendres de bois.

17. À partir de 1806 et jusqu'en 1815, on a compilé des données statistiques des cargaisons de peaux expédiées vers les États-Unis par le port de Saint-Jean-sur-le-Richelieu.

TABLEAU 9-3

Principales exportations par les ports du Saint-Laurent (Québec et Montréal). Moyenne annuelle par période quinquennale. Période 1761-1825

Période	Castor nombre de peaux	Autres nombre de peaux	TOTAL nombre de peaux	Potasse et perlasse en quintaux	Bois équarri/ pin chêne en nombre de pièces	Planches et madriers en nombre de pièces	Douves, fonds et bouts en nombre de pièces	Blé et farine en minots
1761-1765	97 310	122 005	219 315	–	–	–	–	43 200
1766-1770	106 936	217 633	324 569	407	2 129	49 492	141 584	33 268
1771-1775	101 029	339 707	440 736	1 500	1 109	21 167	167 449	274 021
1776-1780	114 731	475 545	590 276	826	1 593	74 322	96 510	67 008
1781-1785	124 314	368 811	493 125	1 532	1 269	64 850	166 610	12 021
1786-1790	123 690	429 994	553 684	5 034	2 848	58 923	248 220	210 393
1791-1795	160 963	406 956	567 919	8 424	1 635	25 708	320 969	416 748
1796-1800	127 016	471 616	598 632	20 567	2 148	32 949	649 460	146 621
1801-1805	112 276	462 274	574 550	21 934	5 608	82 260	844 772	529 910
1806-1810	112 910	253 045	365 955	47 057	37 725	126 142	2 511 067	283 999
1811-1815	74 398	141 241	215 639	8 987	40 435	268 218	1 852 363	113 452
1816-1820	57 414	256 065	313 479	25 602	58 804	725 857	2 606 121	308 054
1821-1825	24 447	60 156	84 603	48 962	99 932	1 087 805	4 106 470	436 692

Source : F. Ouellet, *Économie coloniale et économie internationale ; le commerce de la vallée du Saint-Laurent avec l'Espagne, le Portugal et leurs possessions atlantiques (1760-1850)*, *MSRC*, 1984 quatrième série, tome XXII, tableaux 6, 7, 8, p. 196-202.

environs de quarante/soixante mille pièces par année avec, certaines années, des chargements de plus de cent mille pièces, comme en 1810, 1820, 1822 et 1825. Le commerce des planches, des madriers et des douves, des fonds et des bouts, était plus volumineux. Si l'on expédiait moins de cent mille pièces de planches et de madriers avant 1805, on atteignit rapidement 268 218 en 1811, 725 000 en 1816, et le million en 1821-1825. Quant aux douves, aux fonds et aux bouts, on chargeait déjà plus de cent mille pièces en 1766, un million en 1800 et quatre millions annuellement après 1820. Ces produits de la forêt demeureront jusqu'à nos jours de grands produits d'exportation, mieux identifiés comme bois de construction, bois de pâte et de papier. Il y avait aussi la potasse et la perlasse, des sous-produits recueillis sous forme de cendres de bois dans les régions urbaines de Québec et de Montréal, expédiées vers la Grande-Bretagne et les États-Unis. Les expéditions de potasse et de perlasse ont débuté lentement avec des quantités de 407 quintaux entre 1766 et 1770, pour atteindre 1 500 quintaux en 1785, 5 000 en 1790 et plus de 40 000 quintaux entre 1806 et 1810; le trafic diminua à 8 987 quintaux entre 1811 et 1815, conséquence des années de la guerre de 1812. En 1807, on chargea 107 652 quintaux, total qui ne fut jamais dépassé par la suite.

La dernière catégorie (blé et farine) peut en étonner quelques-uns. On a besoin de blé et de farine pour nourrir un pays naissant, on ne peut se permettre d'exporter ces denrées. C'était vrai, en partie seulement; mis à part les années de mauvaises récoltes, on avait déjà, au temps du régime français, des surplus de blé qui étaient expédiés vers Louisbourg et les Antilles. Il n'est donc pas étonnant qu'après 1760 on ait chargé, chaque année, trente à quarante mille minots de blé et de farine dans les ports de Montréal et de Québec[18]. On dépassera les deux cent mille minots jusqu'à la fin de cette période; il y aura même de faibles importations entre 1811 et 1815, années de guerre. Un pourcentage fort élevé de ces quantités de blé et de farine provenait du Haut-Canada, qui produisait suffisamment pour l'exportation et deviendra, au début du XIXe siècle, le grenier du pays. Ce n'était qu'un aspect de ce trafic; en effet, certaines

18. Minot : ancienne mesure de capacité pour les grains valant environ 19 kg ou 40 livres.

TABLEAU 9-4

Principales importations par les ports du Saint-Laurent (Québec et Montréal). Moyenne annuelle par période quinquennale. Période 1761-1825

Période	Rhum et spiritueux en gallons	Vin en gallons	Mélasse en gallons	Sucre en livres	Thé et café en livres	Sel en minots	Blé et farine en minots	
							via Saint-Jean	via canaux Saint-Laurent
1761-1765	160 824	78 844	–	–	–	–	–	–
1766-1770	217 690	122 280	56 006	34 533	26 608	11 299	–	–
1771-1775	342 214	152 893	98 153	85 080	34 987	44 066	–	–
1776-1780	295 017	201 807	97 477	115 514	88 907	15 109	–	–
1781-1785	400 574	186 656	91 864	129 905	49 346	47 702	–	–
1786-1790*	333 528	202 986	84 579	173 658	23 871	55 977	–	–
1791-1795	272 388	134 646	31 242	151 039	15 464	81 395	–	–
1796-1800	287 926	156 694	50 416	206 541	43 113	65 214	–	–
1801-1805	440 651	197 554	44 474	212 057	46 715	110 507	–	–
1806-1810	533 421	157 261	47 429	1 308 555	67 279	166 763	1 754	–
1811-1815	1 121 800	273 783	56 082	2 285 784	321 629	98 705	6 198	–
1816-1820	1 300 405	217 693	84 662	2 263 967	357 894	162 929	8 743	237 527
1821-1825	1 300 518	223 236	66 603	2 463 069	442 542	204 564	5 136	275 583

* Les données statistiques de cette période sont incomplètes ; nous avons établi une moyenne en nous servant des moyennes des périodes 1781-1785 et 1791-1795.

Source : F. Ouellet, *Économie coloniale et économie internationale ; le commerce de la vallée du Saint-Laurent avec l'Espagne, le Portugal et leurs possessions atlantiques (1760-1850)*, *MSRC* 1984, quatrième série, tome XXII, tableaux 7 et 9, p. 203-204.

importations de blé et de farine des États-Unis se faisaient par le port de Saint-Jean-sur-le-Richelieu dès 1806. Vers 1800, les échanges par eau se multipliaient et se diversifiaient avec des trafics dans les deux sens sur le Saint-Laurent et dans les Grands Lacs, comme sur le Richelieu en direction ou en provenance des États de New York et du Vermont. Il n'y avait pas que ces grandes catégories de produits. Paquet et Wallot en ont compté près d'une trentaine, dont : biscuits, avoine, orge, pois, pommes de terre, graine de lin, sel, bœuf, porc, beurre et lard, poisson séché, bardeaux, hautbouts, lattes de noyer, mâts, cerceaux, rames, chanvre, castors, martres, chevreuils, ratons laveurs, loutres, visons et rats musqués ainsi que des animaux domestiques[19].

L'analyse des importations est basée sur un échantillonnage de sept denrées : les boissons et les vins, la mélasse et le sucre, le thé et le café, le sel et, enfin, le blé et la farine (voir tableau 9-4). Ce qui manque, ce sont les produits industriels, la quincaillerie, les instruments, les vêtements et les produits textiles ; il y en avait beaucoup et de variés, dont nous ignorons les quantités précises. L'examen des connaissements déclarés à l'arrivée des bâtiments pour l'année 1793 apporte quelques précisions. Sur 113 navires, plus de vingt transportaient du sel, onze du charbon, vingt-cinq étaient chargés de vin et de rhum, six de rhum et de mélasse, deux de poissons, dix-sept de cargaisons générales, une quinzaine de café, de thé et de sucre ; on en comptait pas moins de dix-sept sur lest[20]. En analysant le contenu des cargaisons déchargées à Québec, en détail, dans les années 1806 et 1807, force est de constater qu'on importait à peu près les mêmes denrées, en plus grandes quantités il est vrai, et auxquelles s'ajoutèrent de nouveaux produits.

Dans l'ensemble, les tonnages augmentaient graduellement d'une période à l'autre, excepté les

19. Paquet et Wallot, *Aperçu sur le commerce international et les prix domestiques dans le Bas-Canada (1793-1812)*, tableau 3, p. 454-456.

20. *JALBC*, 1794, appendice.

importations de mélasse qui, après la période de 1771 à 1785, se chiffraient à plus de quatre-vingt-dix mille gallons par année, et passèrent à moins de cinquante mille gallons de 1801 à 1810. Les mêmes années, pour toutes les autres denrées, les quantités augmentaient; ainsi, en 1811-1815, la moyenne annuelle dépassa le million de gallons de rhum et spiritueux, le double de la période précédente, et il en fut de même pour le vin. Les importations de sucre doublèrent, pendant que celles de café et de thé s'accroissaient considérablement. Les tonnages de sel dépassèrent 200 000 minots par année après 1821. Quant aux importations de blé et de farine, c'était un mouvement bien particulier; il ne s'agissait pas d'importations arrivant d'outre-mer, mais des États-Unis, en transit vers les marchés britanniques. Volumes sporadiques jusqu'à la fin du XVIIIe siècle, les premiers tonnages à leur arrivée au port de Saint-Jean-sur-le-Richelieu incluaient blés et farine et totalisaient en moyenne 1 750 minots. Par la route du Saint-Laurent, les arrivages à Montréal et à Québec commenceront vers 1793 pour s'accroître vraiment après 1800 et atteindre en moyenne 230/275 000 minots par année durant les deux dernières périodes. Au cours des deux décennies suivantes, ces moyennes atteindront 500 000 minots annuellement.

Les augmentations considérables de tonnage de cinq des six produits sélectionnés à l'importation entre 1800 et 1815 étaient dues principalement à l'arrivée des Loyalistes et des premiers immigrants de Grande-Bretagne. Ce commentaire s'applique aussi aux exportations des produits de la forêt. Qu'on se reporte à quelques chiffres : la population du Québec passa de 130 415 personnes en 1784 à 373 199 en 1825 ; le Haut-Canada, qui ne comptait que 5 000 personnes en 1784, avait 157 923 habitants en 1825[21]. La guerre de 1812-1815 avec les États-Unis, qui désorganisa complètement les échanges commerciaux réguliers et le trafic de contrebande entre les deux pays fut une autre cause de ces augmentations.

LE PORT DE MONTRÉAL (TABLEAU 9-5)

En 1812, la Société Molson reliait les ports de Québec et de Montréal avec ses navires à vapeur, la Compagnie du Nord-Ouest était le chef de file de l'activité commerciale de la ville et les exportations de bois vers la Grande-Bretagne commençaient à une grande échelle. Ce fut aussi le début de la guerre avec les Américains qui décidèrent d'envahir le Canada. Le nombre de navires qui entraient était toujours plus élevé que celui des navires qui sortaient. Quelques-uns hivernaient à Montréal pour repartir l'année suivante. En somme, entre quarante et cinquante navires océaniques entraient au port de Montréal annuellement, avec un tonnage moyen de 195 tonneaux et un équipage moyen de neuf à dix hommes. Le trafic de Montréal équivalait à sept pour cent du trafic total du port de Québec. Les océaniques qui remontaient jusqu'à Montréal étaient plus petits que ceux qui s'arrêtaient

TABLEAU 9-5

Nombre, tonnage et équipage des navires océaniques qui atteignaient le port de Montréal. Moyenne annuelle par période quinquennale. Période 1812-1825

Période	Départs			Arrivées		
	Nombre de navires	Tonnage	Membres d'équipage	Nombre de navires	Tonnage	Membres d'équipage
1812-1815	24	4 404	213	31	5 795	280
1816-1820	42	8 409	471	45	11 064	536
1821-1825	43	8 451	409	57	11 119	539

Source : F. Ouellet, *Économie coloniale et économie internationale ; le commerce de la vallée du Saint-Laurent avec l'Espagne, le Portugal et leurs possessions atlantiques (1760-1850)*, *MSRC*, 1984, quatrième série, tome XXII, tableau 3.

21. F. Ouellet, *Économie coloniale et économie internationale : le commerce de la vallée du Saint-Laurent avec l'Espagne, le Portugal et leurs possessions atlantiques (1760-1850)* dans *MSRC*, tableau 10, p. 171.

à Québec ; il y avait une différence de vingt à trente tonneaux par navire, ce qui est tout à fait normal à cause de la moins grande profondeur du chenal en amont de Québec et de l'étroitesse du fleuve qui empêchait de louvoyer aisément.

En 1822, la navigation à vapeur était fort active entre les ports de Québec et de Montréal. Les péages perçus à Québec sur des navires qui assuraient la liaison directe par vapeur avec Montréal[22] (tableau 9-6) donnent un indice sur le trafic fluvial cette année-là. Le nombre de plus de cinquante voyages par saison indique une fréquence de deux voyages par semaine, tandis que le MALSHAM et le SALABERRY offraient un service hebdomadaire. Service fort convenable : avec une saison de navigation de 219 jours, il y avait au moins un départ par jour.

TABLEAU 9-6

Trafic fluvial de navires à vapeur en 1822 entre Québec et Montréal

Nom du navire	Nombre de voyages	Argent perçu en livres anglaises		
		£	s.	p.
LADY SHERBROOKE	54	95	1	11
CAR OF COMMERCE	34	47	9	1
CALEDONIA	55	62	18	2
NEW SWIFTSURE	56	42	14	13
QUÉBEC	6	6	18	6
MALSHAM	24	30	8	0
LE SALABERRY	27	14	11	3
TOTAL	256			

Source : *Rapport annuel*, Maison de la Trinité, année 1822. Vol. I, p. 405.

Nous n'avons pas de données sur le volume des cargaisons manutentionnées dans le port. Il sera plus économique, avec le temps, de transporter le plus loin possible par eau, ce qui évitera les coûts de transferts et de transbordements. Le jour où Montréal deviendra un centre de commerce assez actif pour offrir aux armateurs-marchands et aux armateurs indépendants assez de fret de retour, il sera, à son tour, un port terminus, une tête de ligne. Ce jour-là arrivera après 1825 à cause de l'ampleur de sa fonction de transbordement entre les pays de l'Ouest, le Haut-Canada, les régions américaines des Grands Lacs et les régions à l'Est, la métropole et les pays d'outre-mer. Montréal n'était pas situé au bout de l'entonnoir ; il y avait encore des transports par eau en amont, par la route de l'Outaouais et celle du Saint-Laurent ; tout juste en aval, il y avait la route fluviale du Richelieu et du lac Champlain vers New York. La ville de Montréal devra avant tout compter sur elle-même et sur ses hommes d'affaires, ses marchands et ses entrepreneurs qui devront s'unir pour commencer, avec l'aide des gouvernements en place, le grand programme de dragage du fleuve en aval afin de permettre à de plus gros navires de l'atteindre. Ce sera, selon l'expression de Raoul Blanchard, le début de la bataille pour le port.

TRAFIC AU PORT DE SAINT-JEAN-SUR-LE-RICHELIEU

Le port de Saint-Jean a toujours été un carrefour commercial actif, le centre des échanges, des contacts et du commerce de la vallée du Richelieu et le port régional d'un grand nombre de centres riverains du lac Champlain. Jusqu'à un certain point, il faisait partie aussi des villages et des villes satellites qui gravitaient autour de Montréal. Les Canadiens et les Américains connaissaient bien cette voie navigable. Ils s'en servirent bien des fois pour la guerre et le commerce. Les Français occupèrent toute cette région jusqu'au sud du lac Champlain pendant presque un siècle ; ils construisirent des forts pour défendre leurs positions et leurs territoires contre la menace des Indiens d'abord et des habitants des colonies américaines ensuite. Ce fut une région de passage, une route d'échanges, de troc et de contrebande entre deux villes et deux régions importantes, celles de Montréal et de New York.

Vers 1760, l'arrière-pays du port de Saint-Jean était plutôt linéaire ; il s'étendait de Chambly aux forts Saint-Frédéric (Crown Point) et Carillon (Ticonderoga), couvrant le bassin du lac Champlain.

22. Rapports annuels de Trinity House, Archives du port de Québec, Fonds de la Maison de la Trinité, Année 1822, Vol. I, p. 405.

Après 1760, dans une Amérique du Nord unifiée, et jusqu'en 1774, ce sera le port de transit entre Montréal et Albany, entre le Canada et les colonies anglaises du sud et la nouvelle colonie, quasi indépendante, du Vermont. «Pins et chênes équarris, potasse et douves descendent la rivière et rejoignent Québec pour être exportés en Grande-Bretagne»[23]. Le transport du bois se faisait par radeaux de douze mètres de long et de cinq mètres de large qui étaient conduits sur le Richelieu vers Sorel et de là, sur le Saint-Laurent jusqu'à Québec. Interrompu durant la révolution américaine, ce trafic reprit après la guerre et continua sans interruption pendant toute cette période, malgré l'embargo imposé par le président Jefferson sur tout commerce avec l'étranger en 1807-1809[24]. Les marchands de Québec et de Montréal exportaient vers les États-Unis des fourrures, du poisson et du sel. Les importations de céréales des États-Unis, au début du XIXe siècle, n'étaient rien comparées aux «grandes quantités de viandes de boucherie, de produits laitiers et, même, de morue»[25]. Et que dire du trafic de contrebande? Il était considérable. Ouellet signale «un déséquilibre énorme entre les importations et les exportations, au point que celles-ci n'avaient jamais représenté plus de 24% des premières»[26]. On pense que le trafic de contrebande avec les États-Unis augmenta à chacun des postes frontières après 1800. Le trafic clandestin à Stanstead égalait les deux tiers des importations officielles; à Sainte-Marie, en Beauce, au sud-ouest de Québec, ce trafic était le double des entrées légales[27].

Au cours de cette période, le trafic des passagers par cette voie navigable augmenta rapidement grâce à la mise en service de navires à voile et à vapeur sur le lac Champlain. «En 1807, l'on pouvait s'embarquer à Burlington (Vermont) sur un bateau qui mettait entre 10 et 24 heures à vous transporter à Saint-Jean»[28]. En 1809, le VERMONT, navire à vapeur et à aubes, entreprenait un service régulier entre les deux extrémités du lac, Saint-Jean au nord et Whitehall au sud, avec arrêt à Burlington.

Le nombre de peaux à fourrure qui passaient par Saint-Jean, pour être exportées vers Albany et New York, était assez considérable. Par comparaison avec les chargements de fourrures à Québec, le tonnage à Saint-Jean pour la période quinquennale de 1806-1810 égalait environ les trois quarts des expéditions à Québec; si l'on compare les années 1823 à 1825, le nombre de peaux expédiées par Saint-Jean vers les États-Unis était en moyenne le double des chargements annuels à Québec. C'était après la prise de contrôle de la Compagnie du Nord-Ouest par la Compagnie de la Baie d'Hudson. Les importations de blé et de farine vers le marché de Montréal et de la vallée du Saint-Laurent, pour répondre aux besoins locaux ou être réexportées vers la Grande-Bretagne, n'étaient pas encore très importantes, à peine 5 400 minots de blé et de farine par année pendant vingt ans (tableau 9-7). Le troisième type de cargaison transporté en fort volume était le bois sous toutes ses formes. Déjà au temps de la Nouvelle-France, on abattait les chênes qui croissaient dans la vallée de la rivière Richelieu pour en faire des mâts de navires et des pièces de charpente. Sous le régime britannique, on continua d'abattre les arbres et de les transporter par radeau. Après cette période de tension et de révolution, les exportations de bois américain en transit, destinées au marché de Grande-Bretagne, reprirent la voie du Richelieu et du Saint-Laurent. Ce trafic descendant fut remplacé vers 1830 par un trafic montant de bois qui venait du bassin de l'Outaouais.

---

23. P.A. Sévigny, *Commerce et navigation sur le canal Chambly : aperçu historique*, p. 17.
24. *Ibid.*, p. 18.
25. F. Ouellet, *Économie coloniale et économie internationale : le commerce de la vallée du Saint-Laurent avec l'Espagne, le Portugal et leurs possessions atlantiques (1760-1850)*, *MSRC*, p. 174.
26. *Ibid.*, p. 181.
27. *Ibid.*, p. 181.
28. P.A. Sévigny, *op. cit.*, p. 19.

TABLEAU 9-7

Trafic au port de Saint-Jean-sur-le-Richelieu. Période 1806-1825

	Exportations vers les États-Unis			
Année	Nombre de peaux de castor	Nombre d'autres peaux	Total des peaux exportées	
1806	29 115	182 104	211 219	
1807	51 876	219 639	271 515	
1808	21 564	266 073	287 637	
1809	12 676	260 907	273 583	
1810	26 405	291 470	317 875	
1811	1 072	11 201	12 273	} Invasion américaine
–				} Guerre de 1812
1813	5 702	621 503	627 205	
–				
1815		349 440	349 440	
–				
1823		78 962	78 962	
1824	13 990	142 681	156 671	
1825	10 548	128 327	138 875	
	Importations vers le Canada			
Période quinquennale	Blé et farine en minots			
1806-1810	1 754			
1811-1815	6 198			
1816-1820	8 743			
1821-1825	5 136			

Source : F. Ouellet, *Économie coloniale et économie internationale ; le commerce de la vallée du Saint-Laurent avec l'Espagne, le Portugal et leurs possessions atlantiques (1760-1850)*, *MSRC*, 1984, quatrième série, tome XXII, tableaux 6 et 7.

Il n'y avait pas de frontières entre le Vermont et la province de Québec ; tout le bassin du lac Champlain faisait partie de l'arrière-pays du port de Saint-Jean. Le Vermont flirta avec l'idée de se joindre au Canada entre 1775 et 1783 ; il devint État américain en 1791. L'ouverture en 1823 du canal Champlain draina définitivement vers Albany et New York tout le trafic maritime des régions riveraines. Cet arrière-pays naturel du port de Saint-Jean bascula vers le sud. La perte d'une partie du marché et du commerce de l'État du Vermont fut un dur coup. Avec l'ouverture du canal de Chambly et de Saint-Ours, en aval, le port de Saint-Jean connaîtra un certain regain, mais jamais plus il ne pourra essayer de se comparer à Montréal ou à Québec.

LES PORTS DU GOLFE (TABLEAU 9-8)

Avant 1760, la plupart des établissements côtiers du golfe, que ce soit le long de la côte nord, en Gaspésie, à l'île Saint-Jean, à l'île Royale ou le long de la côte sud, étaient des villages de pêcheurs qui, pour survivre, faisaient un peu d'agriculture et de coupe de bois. On envoyait les prises vers les ports de Québec et de Louisbourg pour les réexpédier vers les marchés européens. Ce sera après le retour des Acadiens et l'arrivée des Loyalistes (1783) qu'apparaîtront les premiers ports de commerce et, encore, ce seront des ports très peu organisés, avec quelques quais, un petit entrepôt pour les produits de la pêche ou de la coupe du bois ; plus tard, un petit chantier viendra s'ajouter à cet humble départ. Telle sera l'évolution de ces centres, de havres naturels en ports de commerce.

Le premier inventaire des petits ports de commerce de la région du golfe (1775-1785) permet de nommer Gaspé et New Carlisle en Gaspésie, l'embouchure de la rivière Miramichi, Richibouctou, Bouctouche, la région de Shédiac, Pictou, Antigonish et Chéticamp. Charlottetown deviendra le port de l'île Saint-Jean qu'on nommera Île du Prince-Édouard dès 1769. Tout le long de la

côte sud et ouest de Terre-Neuve, il n'y eut pas d'établissements permanents avant 1775-1780. Les premiers établissements seront fondés tout à fait au nord, dans ce que l'on appelait le Petit-Nord, près du détroit de Belle-Isle.

À la première fonction commerciale, qui consistait en expéditions de stocks de poissons et en réception d'engins de pêche et de sel, viendra s'ajouter, avec le début du blocus napoléonien, un autre trafic beaucoup plus important, celui des chargements de bois sous forme de mâts et de vergues, de bois de charpente, de planches et de madriers et la vente de navires en bois à la Grande-Bretagne. Les ports et les chantiers de la Miramichi se développeront à un rythme accéléré après 1810 pour devenir, avec le port de Saint-Jean sur la baie de Fundy, l'un des centres les plus actifs de construction navale.

Trois régions de la future province du Nouveau-Brunswick participaient activement au commerce du bois : la région du nord-est, celle de Tracadie et de Shippegan, la région de la Miramichi, la plus importante, et celle de Shédiac, plus au sud. On exportait de ces ports, dans les années 1810-1820, environ 25 000 à 30 000 tonnes de bois par année ; le poids passera à plus de 75 000 tonnes

TABLEAU 9-8

Trafic des ports du golfe. Nombre et tonnage annuel moyen des navires, tonnage approximatif de bois chargé à destination des ports britanniques.* Par période quinquennale ou année spécifique pour certains ports entre 1807 et 1825

Port et période	À l'entrée		À la sortie		Total		Tonnage du bois de construction expédié vers la Grande-Bretagne
	Nombre de navires	Tonnage navires	Nombre de navires	Tonnage navires	Nombre de navires	Tonnage navires	
Gaspé*							
1811-1815	8	1 000	8	1 000	16	2 000	
1816-1820	17	1 500	18	1 501	35	3 001	
1821-1825	24	2 321	24	2 435	48	4 756	
New Carlisle*							
1811-1815	16	1 607	16	1 607	32	3 214	
1816-1820	23	2 904	22	2 864	45	5 768	
1821-1825	35	5 155	30	4 755	65	9 910	
Miramichi*							
1811-1815	90	16 520	80	16 749	178	32 999	20 410
1816-1820	–	–	–	–	–	–	–
1821-1825	138	27 850	140	29 065	278	56 915	52 317
Charlottetown							
1807-1808	36	3 773	38	4 035	74	7 808	–
1816-1820	–	–	–	–	–	–	–
1821-1825	153	11 933	181	15 647	334	27 580	6 608
Richibouctо							
1824	86	17 490	81	17 285	167	34 775	24 269
Shédiac							
1812	25	4 442	25	4 442	50	8 884	5 819
1824	19	4 018	19	4 018	38	8 036	5 851

Source : F. Ouellet, *Économie coloniale et économie internationale ; le commerce de la vallée du Saint-Laurent avec l'Espagne, le Portugal et leurs possessions atlantiques (1760-1850)*, *MSRC*, 1984, quatrième série, tome XXII, tableaux 4 et 5. Colonial Office, *Miscellaneous Shipping Returns*, P.E.I., 1808-1825. *Blue Book of Statistics*, Nouveau-Brunswick. Années 1807-1825. Imports-Exports. *JALBC* — Appendices — Années 1812-1826.

* Gaspé et New Carlisle, trafic océanique seulement ; pour les autres ports, le cabotage local et régional est inclus. Toutes les données sont approximatives. Les ports de la rivière Miramichi sont Newcastle et Chatham.

par année en 1825[29]. Pictou, sur la côte sud du Saint-Laurent, ainsi que Charlottetown joueront le rôle de ports régionaux. En moins d'une décennie, 1810-1820, tout s'organisera rapidement avec la création de scieries, de villages et avec le développement d'une infrastructure rurale et urbaine.

La circulation maritime se divisait en deux activités distinctes. Le trafic côtier, local et régional d'échanges de denrées se faisait par bateau et goélette de moins de cinquante tonneaux, entre les petits ports et les ports nationaux de Québec et d'Halifax d'où provenaient des produits manufacturés et alimentaires. Dans les années 1820, on avait organisé une petite ligne de navigation entre les ports de la Miramichi, Charlottetown et Pictou, pour favoriser les échanges commerciaux et le transport des passagers entre les trois futures provinces. Environ une centaine de navires (des goélettes surtout) entrèrent et sortirent de ces ports annuellement.

Au début, le trafic océanique était limité à des navires qui venaient de Grande-Bretagne charger les stocks de morue et autres poissons et laissaient des engins de pêche, du sel et des approvisionnements aux pêcheurs hivernants et à leurs familles. Plus tard, avec le début de l'immigration massive, après 1800, ils traversèrent l'Atlantique avec des immigrants, leurs familles et leurs effets personnels qu'ils débarquaient dans les grands ports des Maritimes; ils repartaient avec des chargements de bois de Charlottetown, de Richibouctо, de Shédiac et surtout de la région de Miramichi. On assistait aussi à l'arrivée de la Nouvelle-Angleterre de gros navires de pêche qui avaient obtenu des droits de pêche dans les eaux du golfe depuis 1783; ils s'amarraient dans un des ports de la côte pour réparations, échanges commerciaux et troc à l'occasion.

On cataloguerait aujourd'hui les ports de Gaspé et de New Carlisle comme des ports de Gaspésie, au service de cette région; à la fin du XVIIIe siècle, ils jouaient un rôle plus important, on les identifiait comme ports du golfe. C'étaient à la fois des ports de pêche et des ports régionaux. La Gaspésie comptait quatre mille habitants en 1825. L'exploitation de la pêche était dominée par deux sociétés d'origine anglo-normande, les Robin et les Janvrin qui contrôlaient l'exploitation, la production et la distribution du poisson. Ils procuraient aux pêcheurs tout ce dont ils avaient besoin. C'était une économie fermée, un véritable monopole qui «engendrait l'endettement et la dépendance des pêcheurs»[30]. Il y avait deux concentrations de population, l'une établie le long de la côte nord de la Baie des Chaleurs, entre Restigouche et Port-Daniel; son principal port était New Carlisle. L'autre gravitait autour de Gaspé et de sa baie, s'étendant de Cap-des-Rosiers à Grande-Rivière. Les océaniques qui fréquentaient ces ports étaient des navires affrétés ou la propriété des deux grandes sociétés qui contrôlaient le territoire.

Le nombre de navires de haute mer qui fréquentaient ces deux ports passa de 16 à 65 par année en moins de deux décennies (tableau 9-8). C'étaient probablement les mêmes navires qui faisaient escale aux deux ports. L'équipage moyen se situait entre six et douze membres. On exportait de la morue, du saumon et du hareng, surtout de la morue séchée vers la Grande-Bretagne, les Antilles et les pays méditerranéens. On importait le sel d'Espagne et des agrès de pêche et d'autres équipements de Grande-Bretagne.

Les ports du delta de la rivière Miramichi étaient les plus importants du Nouveau-Brunswick sur la côte ouest du golfe. Les navires océaniques arrivaient de Grande-Bretagne sur lest et repartaient chargés de bois. On expédiait aussi des madriers, des planches et du bois équarri. Quelques-uns arrivaient avec des cargaisons de denrées générales. Les ports de Richibouctо et de Shédiac servaient aux expéditions de bois et de poisson; ils étaient plus petits et moins actifs. Charlottetown était devenu rapidement le port régional de l'Île du Prince-Édouard et l'un des principaux ports du

29. Ces données sont basées sur des estimés que nous avons calculés en utilisant une perte de 40% dans la préparation et la coupe du bois pour exportation. Données extraites de la planche 11 de l'*Atlas historique du Canada II*.

30. R. Samson, *Pêcheurs et marchands de la baie de Gaspé au XIXe siècle*, p. 10.

golfe, avec un trafic océanique varié, mais surtout un trafic local et régional très actif. Il y avait presque chaque jour des liaisons avec les ports de Shédiac et de Pictou.

LE TRAFIC EN AMONT DE MONTRÉAL

Le canot d'écorce était intimement relié à la traite et au commerce des fourrures ; on s'en servit jusqu'à la fin du XVIIIe siècle au départ des convois à Lachine. Son usage cependant se confina aux rivières et aux eaux moins profondes, à mesure que l'usage se répandit des bateaux et des navires Durham, équipés de voiles, et de l'apparition sur les Grands Lacs de schooners et de voiliers de toutes sortes. Les convois de canots empruntaient la route du nord-ouest, la plus directe, celle de l'Outaouais, du lac Nipissing, de la rivière aux Français, de la baie Georgienne et du lac Huron ; les bateaux utilisaient la route du sud, celle du Saint-Laurent et des lacs Ontario et Érié. Un plus grand nombre de bateaux et de navires Durham, plus gros et plus efficaces, entrèrent en service avec l'arrivée des loyalistes au Haut-Canada et la nécessité d'y faire suivre les approvisionnements indispensables et d'y charger au retour les premiers produits agricoles et forestiers destinés à l'exportation.

Les marchands et les traiteurs de Montréal, qu'on a désignés sous le nom de «la bourgeoisie des pelleteries», engageaient entre quinze cents et deux mille hommes après 1760 et équipaient des centaines de canots chaque printemps[31]. En 1763, on avait recruté 2 603 engagés[32]. Le nombre de canots de maître et de canots de Montréal qu'on nolisait, affrétait et exploitait, augmenta à plus d'une centaine par année et se maintint entre cent et 175 jusqu'en 1790. Après 1774, le nombre de bateaux augmenta à plusieurs centaines par saison de navigation, offrant des économies d'échelle avantageuses, en transportant plus à des coûts moindres (tableau 9-9).

TABLEAU 9-9

Moyenne du nombre d'embarcations destinées au trafic des fourrures. Période 1761-1790

Période	Nombre de canots	Nombre de bateaux	Nombre total d'embarcations
1761-1765	81	–	81
1766-1770	168	25	193
1771-1775	–	–	–
1776-1780	136	320	456
1781-1785	133	283	416
1786-1790	122	208	330

Source : D'après F. Ouellet, *Dualité économique et changement technologique au Québec (1760-1790)*, p. 256-296. Tous les regroupements de données sont les nôtres.

Ouellet a aussi compilé des tableaux sur les lieux d'utilisation des canots et des bateaux après leur départ au printemps vers les territoires de traite[33]. Il y avait trois grands territoires ou zones de collecte des peaux : la région de Détroit et du Niagara, la région ou pays de l'Illinois, toutes deux au sud des Grands Lacs, et les territoires du Nord-Ouest, à l'ouest du lac Supérieur. La subdivision des traiteurs selon l'ethnie explique les intérêts régionaux qu'avaient les Canadiens par rapport aux Américains, et les marchands de langue française comparés à ceux de langue anglaise (tableau 9-10).

Durant la période 1760-1767, la région avec les plus grandes concentrations d'expéditions de traite était celle de Détroit et du Niagara ; c'était la moins éloignée, la plus facile à exploiter, celle qui requérait des lignes de transport et de communica-

31. F. Ouellet, *Dualité économique et changement technologique au Québec (1760-1790)*, dans *Histoire Sociale*, vol. IX, nº 18, rév. 1976, p. 268.

32. *Ibid.*, p. 268.

33. D'ailleurs, dans cet article, Ouellet donne crédit à W.S. Dunn qui a étudié cette question en détail dans une thèse de doctorat, *Western Commerce 1760-1776*, Univ. of Wisconsin, 1971. Note 20 de l'article de F. Ouellet, *op. cit.*, p. 262. Dans le tableau de Dunn, tous ces marchands n'étaient pas de Montréal, les Américains étaient d'Albany et de Détroit.
Ouellet a repris toute cette question au chapitre 6 «Economic dualism and technological change in Québec 1760-1790», dans son livre *Economy, Class and Nation in Québec, Interpretative Essays*, p. 160-209.

TABLEAU 9-10

Expéditions de traite selon la région et l'ethnie des marchands. Périodes de 1760 à 1767 et 1768 à 1774

RÉGION	NOMBRE DE MARCHANDS			
Période 1760-1767	Canadiens francophones	Canadiens anglophones	Américains	TOTAL
Détroit et Niagara	127	80	422	629
Illinois	66	6	23	95
Territoires du Nord-Ouest	169	62	37	268
TOTAL	362	148	482	992
Période 1768-1774				
Détroit et Niagara	143	51	63	257
Illinois	79	5	44	128
Territoires du Nord-Ouest	184	80	17	281
TOTAL	406	136	124	666

Source : F. Ouellet, *Economy, Class and Nation in Québec. Interpretative Essays*, tableau 2, p. 172.

tions moins étendues ; elle était dominée par les marchands américains. La deuxième région en importance était celle des Territoires du Nord-Ouest avec une concentration de marchands canadiens (tant français qu'anglais) et un faible pourcentage d'Américains. La région de l'Illinois occupait le troisième rang et le garda dans la période suivante de sept ans, à la différence qu'elle attira beaucoup plus de marchands américains parmi ceux qui restaient, car beaucoup abandonnèrent la traite des fourrures pour d'autres activités économiques, ou, comme l'explique Ouellet, « la supériorité des marchands de Montréal ne se redessine qu'après 1768 et, à mesure que ce fait acquiert de l'importance, des traiteurs américains, en petit nombre bien sûr, se fixent à Montréal ou à Détroit. En 1774, la victoire est consolidée et, c'est pourquoi, tant de marchands optent pour la vallée du Saint-Laurent au moment de la Révolution américaine »[34]. En 1790, le contrôle du commerce des peaux à fourrure est entre les mains des marchands de Montréal les mieux organisés, McGill, Phyn et Ellice, les Forsyth, Morrison, Frobisher et McTavish[35]. Ce sont des noms qui ont marqué l'épopée des fourrures au Canada et que l'on trouve aussi derrière la grande aventure de la Compagnie du Nord-Ouest[36].

À la séparation, en 1791, de l'ancienne province de Québec en deux provinces distinctes, celles du Bas et du Haut-Canada, on établit un poste de contrôle du trafic à Coteau-du-Lac[37]. On avait pour la première fois un moyen de déterminer approximativement le trafic fluvial en amont de Montréal. Pour l'année 1797, les cargaisons transportées à destination du Haut-Canada, entre mai et décembre, se répartissaient ainsi[38] :

Équipements de transport	Cargaisons solides
288 chaloupes de particuliers	28 881 livres de sucre
126 chaloupes du roi	11 520 livres de cassonade
78 voitures	1 445 livres de café
	2 livres de tabac
	41 848 livres

34. F. Ouellet, *op. cit.*, p. 263. L'un des thèmes favoris de Ouellet est de démontrer qu'il y eut, après la conquête de 1760, beaucoup de marchands et de traiteurs de langue française qui continuèrent de travailler et de gagner leur vie avec succès.

35. *Ibid.*, p. 292.

36. M. Bliss n'hésite pas à dire que, dès 1780, Montréal était devenu le centre incontesté du commerce intercontinental des peaux à fourrure. Dans *Northern Enterprise*, p. 93.

37. On n'a pas de données statistiques fiables ; on en a recueilli pour l'année 1797 et pour les années 1813 à 1825 ; elles suffisent à éclairer quelque peu la nature du trafic, les types de navires et les cargaisons qu'ils transportaient.

38. *JALBC* 1797. Appendice.

Cargaisons liquides		Divers	
50 678	gallons de spiritueux (surtout du rhum)	2 914	minots de sel
2 553	gallons de brandy	960	paquets de cartes à jouer
12 556	gallons de vin (Porto et autres)		
5 000	gallons de vin de Madère		
70 787	gallons de spiritueux et de vins		

Ce que l'on ne trouve pas dans cette liste de cargaisons, et il y en avait sûrement, ce sont des articles de ménage, des outils, de la vaisselle, des effets personnels, des produits textiles et usuels. Le trafic en descendant consistait surtout en céréales. Les fourrures que l'on transportait par la voie de l'Outaouais ne passaient pas à Coteau. Le bois descendait par l'Outaouais et le Saint-Laurent par radeau, il était donc exclu des données enregistrées à ce point de contrôle.

Le nombre de bateaux qui passaient à Coteau, après avoir atteint des sommets de huit et neuf cents dans les années 1815, ira en diminuant par la suite ; ils seront remplacés en grande partie par les navires Durham, plus gros et plus économiques. Il faut ajouter, au trafic déjà évalué, celui des petites embarcations et des radeaux de bois. Le trafic des cargaisons totalisait en moyenne cinq mille tonnes métriques en montant et un peu plus en descendant. La capacité maximale de port en lourd, ou disponibilité de chargement, a été calculée en se basant sur une moyenne de capacité de chargement de deux à trois tonnes par bateau et de douze tonnes par navire Durham[39] (tableau 9-11). Si on admet que le même nombre de navires, et dans les mêmes proportions, descendaient le fleuve, alors on doublera le nombre de bateaux et de navires Durham. On ne pouvait pas remplir ces embarcations à cause des hauts-fonds ; chaque petit navire transportait aussi les vivres et les effets personnels de l'équipage ; tout compte fait, les bateaux et les navires Durham transportaient en général une charge utile et économique plus forte à la descente.

Les principaux ports de commerce du Haut-Canada d'où l'on exportait des céréales et du bois étaient Prescott et Brockville sur le Saint-Laurent supérieur, Kingston, Cobourg, Port Hope, York (Toronto), Hamilton et Port Dalhousie sur le lac Ontario, Port Stanley sur le lac Érié, Amherstburg et Chatham dans la région de Détroit.

TABLEAU 9-11

Trafic des embarcations en montant et des céréales, du blé et de la farine en descendant à Coteau-du-lac. Période 1813-1825

Années	Nombre d'embarcations en montant		Capacité de chorgement en tonnes métriques	Trafic des céréales
	Bateaux	Durham		en minots
1813	394			
1814	529			
1815	863			
1816	928	130	7 612	
1817	835	268	11 380	220 606
1818	679	315	13 166	230 371
1819	578	339	12 482	83 491
1820	430	456	15 400	415 626
1821	357	442	14 688	419 901
1822	385	407	13 750	326 161
1823	377	317	11 018	201 308
1824	457	392	13 588	139 004
1825				291 541

Source : App. Z de *JALPC*, 1842 ; App. H de *JALBC*, 1821-1822, Vol. 31, et F. Ouellet, *Économie coloniale et internationale ; le commerce de la vallée du Saint-Laurent avec l'Espagne, le Portugal et leurs possessions atlantiques (1760-1850)*, *MSRC*, 1984, quatrième série, tome XXII, tableau 7.

Note : La farine a été convertie en blé à raison de 5 minots le baril. Le nombre d'embarcations varie d'un rapport à l'autre en suivant l'appendice Z de *JALPC*.

La route qu'empruntaient les marchands américains pour acheminer les produits d'échange et de troc contre des fourrures partait de New York, remontait l'Hudson jusqu'à Albany, suivait un long portage par route et par chariots jusqu'à Schenectady ; de là, les employés utilisaient des bateaux sur la rivière Mohawk, le lac Oneida et la rivière Oswego pour atteindre le lac Ontario. Par bateaux à voile, ils longeaient la rive du lac Ontario jusqu'à Niagara et son portage. À partir de ce point,

39. Les capacités de chargement ont été évaluées par d'autres à 1,5 tonne par bateau et à 12/15 tonnes par navire Durham. À mesure qu'on les agrandit, on augmenta la capacité de chargement à six et quarante respectivement.

ils suivaient la route classique que les Français avaient inaugurée plus d'un siècle avant par le lac Érié, Détroit et le lac Huron afin d'atteindre le poste de Michilimakinac. La batellerie des Américains n'incluait pas de canots, mais des bateaux à fond plat et à voile. Ils monopolisèrent sur les Grands Lacs le trafic par bateaux qui devint même, pour les marchands de Montréal, une route complémentaire à celle de l'Outaouais et de la baie Georgienne et à celle passant par Toronto, le lac Simcoe et la baie Georgienne. En 1775, on comptait cinq petits navires d'un tonnage total de 310 tonnes. Malheureusement, en 1777, le gouvernement britannique interdit aux navires de commerce de naviguer sur les Grands Lacs, ce qui irrita fort les marchands d'Albany et de New York qui virent là un parti pris en faveur de la Compagnie du Nord-Ouest.

De 1770 à 1803, des marchands canadiens importaient annuellement des fourrures estimées à 150 000 livres sterling des vallées du Missouri et du Mississippi par la route du lac Michigan, et de cent mille livres sterling des vallées de l'Illinois et de l'Ohio par la route du lac Érié. C'était ce trafic qui descendait par la route du Saint-Laurent qu'Astor voulait contrôler et détourner vers New York. Il y arrivera en se joignant d'abord aux marchands canadiens, puis en les achetant après la guerre de 1812. Après cette date, le commerce des fourrures aux États-Unis devint une organisation, une structure, un système national qui s'exerçait entièrement en territoire américain et pour les marchés locaux et internationaux. En 1821, on se retrouvait avec deux compagnies, l'une britannique qui travaillait à partir de la Baie d'Hudson, et l'autre américaine qui travaillait à partir de New York dont les territoires s'étendaient en longitude vers la côte du Pacifique.

Si le développement du commerce maritime américain sur les Grands Lacs ne débuta qu'après 1795, il fit de grands progrès jusqu'à la guerre de 1812. Au tournant du siècle, le commerce sur le lac Ontario dépassait celui des autres Grands Lacs combinés. Des lignes régulières de navires reliaient les ports de Niagara, Oswego et Kingston; ils transportaient les vivres, les munitions et les approvisionnements nécessaires aux premiers établissements de l'Ouest, prenant la relève des lignes commerciales établies par les Français d'abord et entretenues et prolongées par les Britanniques ensuite. À ces postes créés pour d'autres s'ajoutèrent rapidement les premiers établissements américains. On y transportait aussi du bois, du poisson et du sel pour la région de Pittsburg.

Quelques associés de la région de Niagara, Porter, Barton et Annis, formèrent une société de navigation commerciale, avec partenaires à Oswego et Schenectady, qui offrait un service continu de distribution en 1805 depuis l'Hudson jusqu'à Oswego et, par le lac Ontario et la rivière Niagara, atteignait, avec portages du côté américain de la rivière, Buffalo et les autres ports des Grands Lacs. L'autre société de navigation, la *Townsend, Bronson and Co.*, organisa son service de distribution et d'acheminement des cargaisons à partir d'Oswego en 1810. Pendant plusieurs années, ces deux sociétés contrôlèrent le trafic de transit américain sur les Grands Lacs. En amont de Détroit, il n'y avait pas encore de commerce organisé, à l'exception d'un navire occasionnel à destination de Mackinac et Chicago, qui transportait les effets usuels, avec du blé, du whisky et du maïs vers l'Ouest et, au retour, des marchandises et des passagers et quelques peaux à fourrure. Il en coûtait cher à l'époque, tant du côté canadien que du côté américain, pour transporter marchandises et passagers vers les Grands Lacs. Par exemple, on payait 15 $ en 1815-1817 pour un aller entre Buffalo et Détroit; le voyage prenait environ treize jours. Il en coûtait 18$ pour une cabine à bord du WALK-IN-THE-WATER en 1818 entre ces deux mêmes ports[40]. Si les taux étaient élevés par rapport à ceux des décennies qui allaient suivre, ils étaient très inférieurs à ceux qu'on demandait aux voyageurs de carrioles ou aux marchandises qu'on transportait par terre. Au début du XIXe siècle, il en coûtait cent dollars pour transporter une tonne de marchandises sur une distance de trois cents milles. Ces coûts presque prohibitifs ne favorisèrent pas les transports de produits agricoles.

40. J.B. Mansfield, *History of the Great Lakes*, vol. I, p. 186.

Après l'arrivée des immigrants et des premiers colons, les tonnages des approvisionnements et des fournitures répondant aux besoins de base augmentèrent à tel point qu'en 1817, on exploitait une vingtaine de navires de commerce d'un port en lourd de dix-huit à soixante-cinq tonnes chacun sur le lac Érié ; le service s'étendit jusqu'à Détroit et le long des rives du lac Huron quelques années plus tard. Toujours en 1817, le Congrès avait approuvé un budget pour construire deux phares sur le lac Érié. La vie maritime s'organisait comme une extension de la circulation et du trafic maritime qui commençait à New York. L'arrière-pays de ce grand port s'étendait à ces nouveaux postes frontières et à ces nouvelles régions grâce au canal Érié et aux liaisons maritimes le long des rives des lacs Ontario, Érié et Huron.

CHAPITRE 10

La circulation maritime entre 1825 et 1850 du port de Montréal à l'océan Atlantique

Durant cette brève période de vingt-cinq ans, la circulation des navires sur le Saint-Laurent deviendra extrêmement dense. Près de 1 500 navires par année entreront au port de Québec, venant d'outre-mer, sans compter le nombre de caboteurs, de goélettes et de navires côtiers. Le tonnage moyen des grands voiliers passera à 362 tonneaux. Le trafic au port de Montréal triplera et celui des navires à vapeur fluviaux doublera. On effectuera d'importants travaux de construction de quais, de jetées, de digues et d'entrepôts pour satisfaire à un tel trafic. Les cargaisons de bois équarri et de construction à destination des ports britanniques tripleront, mais l'accroissement le plus marquant sera celui des expéditions de blé et de farine, qui passeront de 400 000 à plus de trois millions de minots en vingt ans. À l'entrée, le trafic le plus spectaculaire sera celui de l'arrivée de milliers d'immigrants en route, surtout, vers le Haut-Canada.

LES PORTS DE QUÉBEC ET DE MONTRÉAL AU MILIEU DU XIXE SIÈCLE

La description du port de Québec des années 1830-1850 a été établie d'après les cartes de l'Amirauté, compilées et dessinées par Bayfield et son équipe[1] (figure 53). Le port est divisé en quatre sections : la première correspond au cœur même, une série de quais perpendiculaires à la rive qui s'étendent du pied du cap Diamant à la Pointe-à-Carcy, pointe extrême située à l'embouchure de la rivière Saint-Charles ; la deuxième section groupe une quinzaine de quais en remontant la Saint-Charles à partir de la Pointe-à-Carcy. Ces derniers quais sont accessibles à marée haute seulement. La troisième section inclut une série de quais le long du fleuve, construits en bois comme les autres, remplis de pierre à l'intérieur de la carcasse dans plusieurs cas et perpendiculaires au rivage. Nous

1. W.R. Bayfield, *British Admiralty Charts*, nº 319, 1829, Fleuve Saint-Laurent, section du port de Québec, établie dans les années précédentes. Collection de cartes et plans, ANC.

FIGURE 53. Plan du port et du bassin de Québec, entre la pointe Pineau à Sillery et la pointe de Lévis, tel que relevé et cartographié par H.W. Bayfield en 1827.

en avons recensé plus de cinquante, entre les installations actuelles de la Garde côtière, toujours situées au pied du cap Diamant et très bien identifiées sur la carte, et un point juste en aval du pont de Québec d'aujourd'hui. C'est dans les anses de cette section, là où il y avait plusieurs chantiers maritimes, qu'on défaisait les radeaux de bois qui arrivaient d'en amont pour y construire les navires. La quatrième section est située de l'autre côté du fleuve, du côté de Lévis; depuis l'embouchure de la rivière Etchemin jusqu'à Beaumont, en face de Sainte-Pétronille de l'île d'Orléans, il y avait une quarantaine de quais où l'on procédait, comme en face, au démembrement des radeaux et à la construction des navires.

Un grand nombre de jetées à claire-voie, de forme carrée et construites à vingt ou trente mètres des rives du fleuve servaient à retenir les radeaux et, probablement, à amarrer les coques des navires pendant qu'on terminait la mise en place des mâts et des gréements. Sur ces cartes marines, l'emplacement du pont de la rue Dorchester limitait l'accès en amont de la rivière Saint-Charles à de petits bateaux, gabarres et barges. C'était le premier pont permanent à relier par route la côte de Beauport à la ville de Québec. Le chantier maritime de Jones était situé juste à l'est, de l'autre côté du pont, sur la rive gauche de la Saint-Charles. Plus loin, à l'embouchure de la rivière Montmorency, la société Pattersons avait ses quais et sa scierie. Les bassins d'ancrage, indiqués par des ancres sur la carte, correspondent à peu près aux bassins d'ancrage actuels; les sondages et les courants sont aussi indiqués avec précision.

À Trois-Rivières, le trafic transitait par deux quais situés face au fleuve, à quelque cinq cents mètres de l'embouchure de la Saint-Maurice. À Sorel, il y avait une dizaine de quais, perpendiculaires au rivage, tous situés sur la rive droite du Richelieu[2]. On localise, sur cette carte de 1831, l'emplacement du premier bateau-phare ainsi qu'une bouée juste en aval des îles de Sorel; on devine la ligne du chenal naturel par les profondeurs en pieds, encore incomplètes. On utilisait, entre les îles aux Ours et de Grâce, le chenal d'une profondeur de neuf à dix mètres aux basses eaux de l'été; dans le lac Saint-Pierre, les profondeurs variaient entre trois et six mètres seulement[3].

Le port de Montréal possédait plusieurs quais en 1838, deux en aval de l'église de Bonsecours, qui deviendraient plus tard le bassin Victoria, et trois autres au pied de la rue Saint-Laurent, tous perpendiculaires au rivage. L'ouvrage le plus significatif était un bassin créé à même la construction d'un quai-jetée en forme de «L» dans le prolongement de la Place d'Armes[4]. Le bassin était dragué à une profondeur moyenne d'un peu plus de trois mètres; sur le quai-jetée, on avait érigé deux feux de navigation dont l'alignement permettait aux navires, dès qu'ils arrivaient en face de l'île Sainte-Hélène, de remonter de nuit directement vers le bassin[5] (figure 54). Le courant Sainte-Marie avait une vélocité qui variait de huit à cinq nœuds à mesure qu'on le descendait; on l'appelait le rapide Norman. La section du port en face de l'église de Bonsecours s'appelait le *Bonsecours Ledge*. Pour une des premières fois, le tracé du canal Lachine apparaissait distinctement avec sa première écluse, près de la rue Mill, qui n'était pas encore doublée ou jumelée, ainsi que deux petits bassins en amont de la première écluse. L'entrée du canal était protégée par une longue jetée qui débutait au pied de la rue McGill. La rue de la Commune servait déjà d'artère commerciale à tous ces quais.

---

2. W.R. Bayfield, *British Admiralty Charts*, nº 1125, datée de 1831, imprimée en 1838. Fleuve Saint-Laurent. Carte du lac Saint-Pierre. Collection de cartes et plans ANC.
3. *Op. cit.*, carte nº 1125.
4. Il y avait 340 mètres de quais en 1820; l'allongement passa à 1 500 mètres en 1832 et à plus de 2 150 mètres en 1840. R. Armstrong, *op. cit.*, p. 123.
5. W.R. Bayfield, Carte de l'Amirauté britannique, nº 1127, datée de 1838, sur microfilm 51991. Fleuve Saint-Laurent. Port de Montréal. Collection de cartes et plans ANC. Cependant la carte du port qui sert d'illustration est celle de Walkem et Hollway, de 1848.

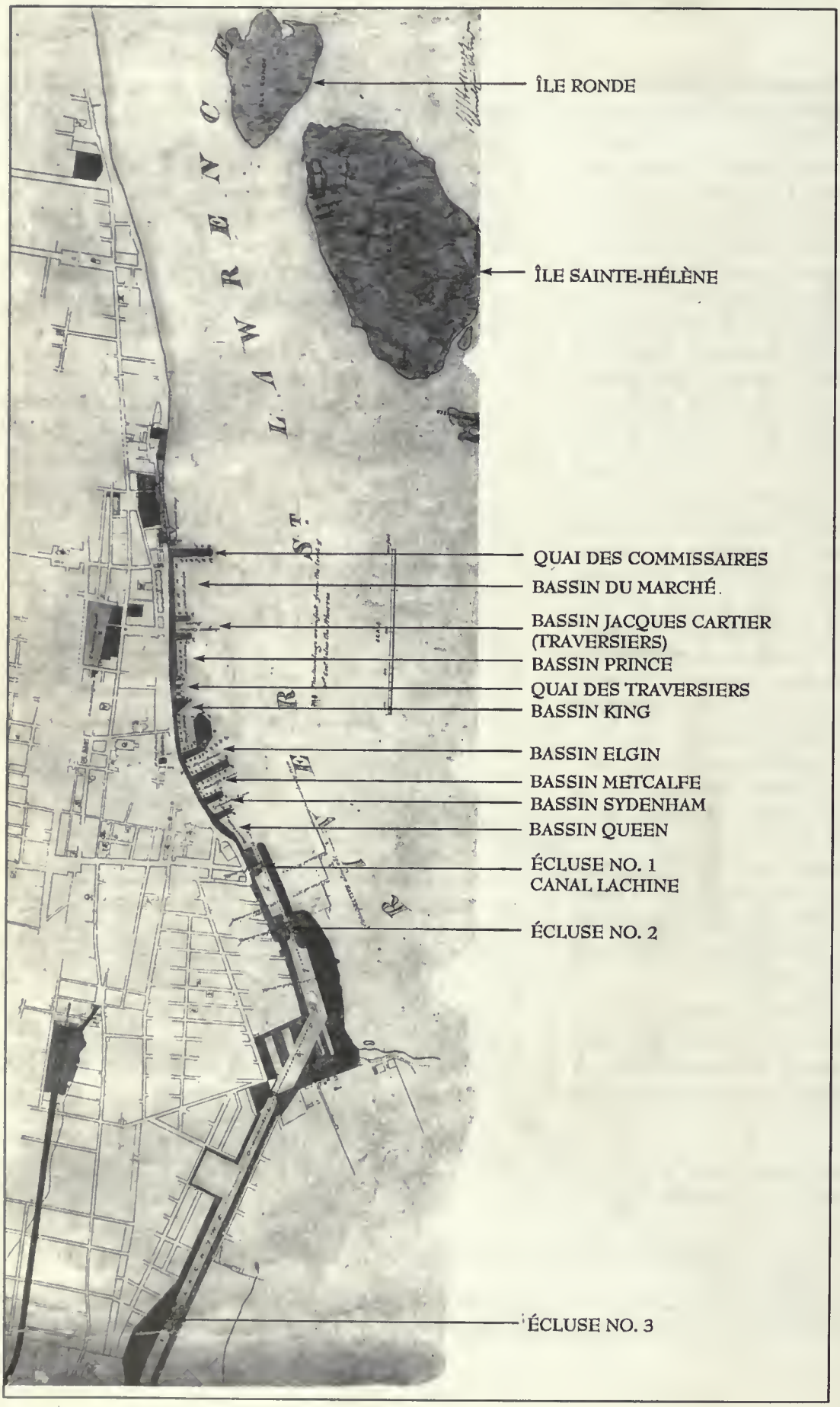


FIGURE 54.

Carte du port de Mont
en 1848, préparée
C. Walkem et W.W. H
way d'après la carte de Ca
En plus des bassins et
quais, tous identifiés dan
légende, on remarque fac
ment le canal Lachine a
trois de ses cinq écluses c
la section qui va de l'en
est à la rue des Seigneurs
cluant le bassin des atelier
du chantier maritime
A. Cantin. Collection
cartes et plans des Arch
nationales du Cana
(*NMC* 11078)

TABLEAU 10-1A

Nombre et tonnage des navires sortis des ports de Québec et Montréal. Moyenne annuelle par période quinquennale. Période 1826-1850

Période quinquennale	Nombre de navires (moyenne annuelle)	Tonnage total (moyenne annuelle)	Tonnage moyen par navire	Équipage moyen par navire
1826-1830	892	221 103	247	11,2
1831-1835	1148	306 835	267	11,3
1836-1840	1216	387 821	318	12,8
1841-1845	1396	490 013	351	13,2
1846-1850	1583	573 584	362	13,3

TABLEAU 10-1B

Nombre et tonnage des navires sortis du port de Montréal. Moyenne annuelle par période quinquennale. Période 1826-1850

Période quinquennale	Nombre de navires (moyenne annuelle)	Tonnage total (moyenne annuelle)	Tonnage moyen par navire
1826-1830	62	13 456	217
1831-1835	88	19 979	227
1836-1840	83	19 567	235
1841-1845	138	33 700	244
1846-1850	178	42 499	238

TABLEAU 10-1C

Nombre et tonnage des navires sortis du port de Québec. Moyenne annuelle par période quinquennale. Période 1826-1850

Période quinquennale	Nombre de navires (moyenne annuelle)	Tonnage total (moyenne annuelle)	Tonnage moyen par navire
1826-1830	830	207 647	250
1831-1835	1060	286 856	270
1836-1840	1133	368 254	325
1841-1845	1258	456 313	362
1846-1850	1405	531 085	377

Remarque : Ce tableau est le résultat de la différence entre les tableaux 10-1A et 10-1B.

Source : F. Ouellet , *Économie coloniale et économie internationale ; le commerce de la vallée du Saint-Laurent avec l'Espagne, le Portugal et leurs possessions atlantiques (1760-1850)*, *MSRC*, 1984, quatrième série, tome XXII, tableaux 1 et 3.

LE NOMBRE ET LE TONNAGE DES NAVIRES OCÉANIQUES (TABLEAUX 10-1A, 10-1B ET 10-1C)

Il y a progression systématique, tous les cinq ans, du nombre de navires, du tonnage total et du tonnage moyen à la sortie. La moyenne annuelle du nombre de navires à quitter le port de Québec surpassera mille par année à partir de 1831, et dépassera quinze cents après 1846. Les tonnages augmenteront en proportion : ils passeront de 221 103 tonneaux en 1826-1830, à près de 300 000 après 1831, pour atteindre plus de 571 000 tonneaux en 1846[6]. Le tonnage moyen était plus significatif encore ; les navires avaient un tonnage moyen de deux cent quarante-sept tonneaux au début de cette période, avec un équipage moyen de onze hommes ; après 1836, les navires seront plus gros, arrivant au port avec un tonnage moyen de trois cent dix-huit tonneaux et un équipage de douze hommes. Vers la fin de la période, le tonnage moyen passera à trois cent soixante-deux tonneaux avec un équipage de treize hommes.

Encore une fois, on double ces données afin d'avoir une idée du trafic total. Ainsi, en 1831, c'est un trafic de 2 300 navires d'un tonnage total de 600 000 tonneaux qui entra et quitta le port ; en 1846, ce trafic passa à 3 000 navires d'un tonnage de plus de 1,1 million de tonneaux.

Quand on sépare les données statistiques des ports de Québec et de Montréal, il est évident que le grand terminus maritime demeurait toujours Québec. En 1826-1830, le trafic du nombre de navires sortis de Québec et leur tonnage représentaient environ 93 % du trafic combiné des deux ports ; vingt-cinq ans plus tard, en 1850, Québec représentait encore 88,8 % du nombre des navires et 93 % du tonnage. Le tonnage moyen des navires sortant du port de Montréal était moindre ; les faibles profondeurs et l'étroitesse du chenal ainsi que la direction des vents ne facilitaient pas la remontée du fleuve par des unités plus grosses, d'où la différence de tonnage moyen à chaque

6. Il est impossible, en présentant des séries quinquennales de données, de distinguer la diminution des trafics provoquée en 1837 par l'insurrection du Bas-Canada, par exemple.

période entre les deux ports. À cause de la construction des navires en bois à Québec durant ces vingt-cinq ans, le nombre de navires qui sortaient du port était accru par l'addition de ces nouveaux bâtiments. On a donc soustrait 655 navires construits, d'un tonnage total de 339 324 tonneaux, du trafic total à la sortie des ports de Québec et de Montréal, pour obtenir cet estimé du trafic total pour cette période de vingt-cinq années :

Nombre de navires		Tonnage	
Sortis	31 175	À la sortie	9 876 780
Entrés	30 520	À l'entrée	9 557 456
Total	61 695	Total	19 434 236

Ces totaux correspondent à peu près aux données qui apparaissent dans le tableau I de F. Ouellet[7]. Trafic assez impressionnant pour l'époque. En 1841, par exemple, 1461 navires sortirent des ports de Québec et de Montréal, une moyenne d'un peu moins de sept navires par jour pendant la saison de navigation de sept mois, et un tonnage quotidien de 2 281 tonneaux. C'était plus que le trafic quotidien actuel de certains ports modernes qui enregistrent, certains jours, un départ et deux arrivées de navires[8].

LES CARGAISONS (TABLEAUX 10-2 ET 10-3)

Les mêmes denrées, les mêmes produits, les mêmes types de cargaisons qu'on exportait ou importait avant 1825 continuaient d'être transportés par navire. Il s'agissait cependant de quantités plus fortes dues à l'augmentation de la population et de ses besoins et, en particulier, à cause des exportations des grands produits canadiens comme les bois et les céréales. Un premier changement notable à signaler fut la diminution du nombre de peaux à fourrure exportées vers les marchés européens. Tout n'avait pas cessé après 1836 ; les tonnages, comparés au reste du trafic, avaient diminué à un point tel qu'ils ne représentaient plus qu'une petite fraction du total. La potasse et la perlasse connurent leurs grandes années avant 1836 ; ce trafic irait en diminuant par la suite, remplacé par celui d'autres produits plus efficaces et plus malléables.

Les chargements de produits de la forêt continuèrent d'augmenter à un rythme qui doublait à tous les dix ans. Si l'on groupe les trois catégories de produits (tableau 10-2), on obtient les totaux approximatifs suivants par période quinquennale : 80 000 tonnes métriques en 1825, 170 000 tonnes en 1835 et 300 000 tonnes en 1845[9]. Pour transporter tout cela, on remplissait chaque navire à capacité ; à cela s'ajoutaient les trois-mâts carrés construits dans les chantiers du Saint-Laurent et vendus à des armateurs ou à des marchands britanniques. Dans les trois catégories de produits dérivés du bois, les tonnages augmentèrent d'une période à l'autre, à l'exception de la période 1841-1845 ; les tonnages de la catégorie «douves, fonds et bouts» diminuèrent après 1840 pour ne plus augmenter. Deux causes expliquent ces résultats : les Canadiens avaient commencé à distiller leurs propres boissons, ce qui avait augmenté la demande locale de douves, de fonds et de bouts de la part des tonneliers. La deuxième cause fut la réduction des importations de boissons, diminuant les achats dans les pays exportateurs.

Le Canada exportait, bon an mal an, environ cinq cent mille minots de blé et de farine jusqu'en 1840. Par la suite, le trafic de cette catégorie passa à deux millions de minots exportés par année, puis à trois millions après 1845. Les canaux du Saint-Laurent n'étaient pas encore tous construits en 1840, mais l'essor était donné. La source de ces

7. Voir source des tableaux 10-1A, 10-1B et 10-1C.

8. Deux autres trafics ne sont pas analysés ici parce que l'on n'a pas de données statistiques : celui des petits navires assignés au cabotage local et régional en bas et en haut de Québec et celui des traversiers à Québec et à Montréal. Cependant, quelques données statistiques illustrent le trafic des radeaux de bois qui arrivaient de l'Outaouais ou du Saint-Laurent pour être démantelés dans les nombreuses anses des environs de Québec.

9. Nous avons calculé ces données en nous servant des données statistiques déjà citées dans les sources du tableau 10-2, ainsi que les appendices des Journaux de l'Assemblée législative et les *Blue Books of Statistics* du Bas-Canada. Années correspondantes, 1825-1850.

TABLEAU 10-2

Principoles cargaisons exportées par les ports du Saint-Laurent (Québec et Montréal). Moyenne annuelle par période quinquennale Période 1826-1850

Période quinquennale	Nombre total de peaux	Potasse et perlasse en quintaux	Bois équarri/pin	chêne en nombres de pièces	Planches et madriers en nombre de pièces	Douves
1826-1830	66 394	35 820	151 718	1 022 630	5 340 108	491 809
1831-1835	100 883	33 742	242 706	2 082 191	4 968 113	773 541
1836-1840	—	27 971	352 160	2 779 527	6 428 053	393 482
1841-1845	—	30 241	334 900	2 386 147	5 032 178	2 008 366
1846-1850	—	17 937	358 676	2 930 620	3 830 478	3 014 543

Source : F. Ouellet, *Économie coloniale et économie internationale ; le commerce de la vallée du Saint-Laurent avec l'Espagne, le Portugal et leurs possessions atlantiques (1760-1850)*, *MSRC*, 1984, quatrième série, tome XXII, tableaux 6, 7 et 8.

TABLEAU 10-3

Principales cargaisons importées par les ports du Saint-Laurent (Québec et Montréal). Moyenne annuelle par période quinquennale Période 1826-1850

Période quinquennale	Rhum et spiritueux en gallons	Vin en gallons	Sucre en livres	Mélasse en gallons	Thé et café en livres	Sel en minots
1826-1830	1 231 194	254 149	3 842 971	75 899	853 361	236 508
1831-1835	1 608 575	576 013	8 623 969	118 744	1 228 293	264 736
1836-1840	807 256	326 215	6 237 820	92 576	1 117 852	360 952
1841-1845	344 710	295 008	9 309 709	175 256	1 078 594	518 048
1846-1850	377 712	302 173	10 403 114	348 839	1 312 614	321 731

Source : F. Ouellet, *Économie coloniale et économie internationale ; le commerce de la vallée du Saint-Laurent avec l'Espagne, le Portugal et leurs possessions atlantiques (1760-1850)*, *MSRC*, 1984, quatrième série, tome XXII, tableau 9.

exportations était le Haut-Canada, où l'agriculture était devenue une activité économique structurée avec ses marchés, ses foires, ses sources d'approvisionnement et son réseau de distribution. La catégorie des «produits agricoles» était l'une des cargaisons-clés dans la composition des tonnages à la sortie des ports du Saint-Laurent. Les produits dérivés du bois et les produits agricoles (blé et farine) furent deux types de produits qui continuèrent d'être exportés jusqu'à aujourd'hui en forts tonnages et qui ont fait connaître le Canada comme un grand pays exportateur. Les autres produits ont disparu des listes de produits exportés, victimes des changements de goûts, de substituts plus économiques ou plus pratiques et des transformations technologiques qui suivirent l'arrivée de l'ère industrielle.

Le tableau des importations est incomplet (tableau 10-3). On n'a pas de données sur le tonnage des denrées générales, qui constituaient probablement la plus importante de toutes les cargaisons importées à l'époque, et qui incluait ce dont les Canadiens avaient encore besoin en quantités assez volumineuses : des produits textiles, de la coutellerie, de la quincaillerie, des outils, des produits manufacturés, un peu de produits de luxe et des effets personnels que les immigrants apportaient avec eux. Il est difficile de quantifier ces cargaisons. Nous avons retenu seulement six catégories de produits. Les importations de rhum et de spiritueux, après une croissance de près de 1,6 million de gallons jusqu'en 1835, déclinèrent pour se stabiliser pendant la dernière décennie à environ 350 000 gallons par année. Dans ce secteur, comme d'ailleurs dans celui des vins, les Canadiens commençaient à produire leurs propres alcools, sans oublier les importations directes des États-Unis. Fait intéressant, la diminution des importations de rhum et de spiritueux correspond en partie aux augmentations de sucre et de mélasse. Les importations de thé, de café et de sel n'augmentèrent pas au même

rythme, en suivant par exemple le pourcentage d'augmentation de la population, elles furent constantes et régulières[10].

Ce qui manque dans ces deux tableaux, c'est une autre colonne, celle des denrées générales ou des autres cargaisons qui regroupent une infinité de produits manufacturés que l'on importait, et d'autres produits non identifiés que l'on exportait vers la Grande-Bretagne et ailleurs. On a estimé ces cargaisons générales à environ vingt pour cent des six denrées importées et à dix pour cent des six denrées exportées, telles que compilées dans les tableaux 10-2 et 10-3.

Il y a deux autres facteurs à considérer dans l'analyse des cargaisons; d'abord, celui du nombre considérable de navires qui arrivaient sur lest pour chercher du bois ou qui arrivaient avec des immigrants et repartaient avec des cargaisons négligeables. Ces derniers avaient été modifiés pour transporter des passagers et retournaient avec de petits volumes de produits en vrac. Vers 1800, de 60% à 75% des navires arrivaient sur lest; les pourcentages des années 1806 et 1807 étaient respectivement de 44% et de 38% du nombre total des navires entrés dans le port [11]. Avec l'arrivée des navires d'immigrants, l'accroissement d'une production agricole diversifiée, qui pouvait presque se suffire à elle-même, et la naissance d'une petite industrie de textiles et de matériaux de construction, le nombre de navires sur lest se maintint à 61% à l'entrée et à environ 20% à la sortie[12]. L'autre facteur était la plus grande capacité de chargement des navires de commerce à voile. On modifia les gréements et les voiles, on élimina les canons et les boulets, on changea les plans afin de charger davantage, tant et si bien qu'avec le raffinement apporté aux East Indiamen et aux autres trois-mâts carrés, des navires furent capables de charger 1,2, puis 1,5 et même 1,8 de leur tonnage. C'était surtout vrai des navires affectés au transport du bois sur l'Atlantique Nord.

QUE SE PASSAIT-IL AU PORT DE MONTRÉAL?

Il y eut des augmentations substantielles à partir de 1840, mais surtout après 1845 (tableau 10-1B). En comparant la moyenne des départs, qui n'était encore que de 62 navires par année au début de cette période, à la moyenne de 178 navires entre 1845 et 1850, c'est une progression remarquable. Le problème d'accès au port était celui du dragage du lac Saint-Pierre qui n'était pas assez profond; tant que ce premier problème ne serait pas résolu (cela arriverait après 1850), le port de Montréal resterait difficile d'accès. Le deuxième problème, entre-temps, celui du remorquage des navires entre Québec et Montréal, avait été résolu en offrant un service de remorquage. Les grands voiliers qui avaient un tonnage plus petit que ceux qui se rendaient à Québec étaient remorqués en amont et n'avaient plus à attendre des vents favorables pour remonter le fleuve. Le tonnage augmenta fortement après 1848, à cause de l'ouverture des canaux du Saint-Laurent et du Richelieu et de l'arrivée de plus en plus fréquente de navires à vapeur de l'aval. Les administrateurs du port savaient que la solution de ces problèmes leur apporterait une augmentation considérable de tonnage et accroîtrait les fonctions de transbordement, commerciales et industrielles du port.

Le remorquage était devenu une affaire bien organisée, il allait de pair avec l'allégement des navires qui devaient passer le lac Saint-Pierre avec un tirant d'eau maximum de trois mètres, d'où la nécessité de transférer un certain tonnage de cargaisons dans des chalands et des gabares, pour les recharger de l'autre côté de l'obstacle. En feuilletant les documents officiels des commissaires du

10. C'est l'un des désavantages de travailler avec des données statistiques qui s'échelonnent sur cinq années; on ne peut pas identifier une année de mauvaise ou de bonne récolte, un incendie dévastateur, une augmentation de tarifs de droits ou de taxes à l'entrée de certains produits sur les marchés habituels.

11. Les pourcentages de 60% et 75% sont extraits de F. Ouellet, *Economy, class and nation in Québec, Interpretative Essays*, p. 213-214. Les pourcentages des années 1806 et 1807 sont les nôtres, ils incluent aussi les navires qui transportaient une ou deux cargaisons.

12. Basé sur une analyse que nous avons faite des années 1837-1842, *JALBC* et des années 1838-1843, *JALPC*.

TABLEAU 10-4

Frais de remorquage et d'allégement payés en livres sterling par les navires entrant au port de Montréal et en sortant en 1840

Consignataires	Nombre de navires	Tonnage	Frais de remorquage en montant	Frais d'allégement en montant	Frais de remorquage en descendant	Frais d'allégement en descendant
Miller, Edmondstone et Allan	14	4803	£ 911	£ 590	£ 421	£ 453
Dougall, Irvine et Co.	5	1532	232	35	33	114
Gillespie, Moffat et Jamieson	13	4695	769	396	348	554
A. Show	5	1593	320	5	143	98
Buchanan, Cunningham et Gless	1	390	66	122	44	82
McIntosh	4	1366	245	0	91	58

Source : *Official documents and other information relating to the improvement of the Ship Channel between Montréal and Québec*, p. 30.

port de Montréal, dans le rapport de 1841, on traitait du dragage du chenal dans le lac Saint-Pierre, en insistant sur la nécessité de compléter ce programme. Le nombre de navires qui utilisaient des remorqueurs en montant était assez élevé; quarante-deux s'en servirent en 1840 sur un grand total de quatre-vingt-dix-huit navires, soit près de la moitié; ils payèrent 3 697 livres sterling pour ce service[13].

Le tableau 10-4 donne le détail des montants payés pour frais de remorquage et d'allégement et renseigne sur les principaux agents maritimes en affaires à Montréal qui étaient aussi des marchands et des armateurs. Le plus actif était la société Miller, Edmunston et Allan; ce dernier finira par consolider son emprise sur la compagnie et fondera plus tard la ligne océanique Allan, l'une des plus célèbres sociétés maritimes canadiennes sur l'Atlantique Nord. L'autre société était celle de Gillespie, Moffat et Jamieson, dont la réputation n'était plus à faire.

LE TRAFIC EN 1832

Dans son rapport annuel, le secrétaire des commissaires du havre de Montréal donne beaucoup de détails sur les droits collectés en livres sur les importations, les exportations, le nombre de navires qui restaient dans le port en moyenne pendant plus de quinze jours, le trafic des bateaux à vapeur, des barges et des traversiers, bref, le va-et-vient d'un port qui bourdonne d'activités (figure 50). Dans la partie du tableau intitulée «Récapitulation», il est intéressant de noter les droits de quaiage perçus sur les effets venant de Laprairie, c'est-à-dire par navire descendant les rapides de Lachine, et ceux imposés sur les effets transbordés dans le port de Québec, qui demeurait encore le grand port de transbordement du réseau. Les passagers pouvaient désormais compter sur un service fiable et sûr; ainsi, il y eut 468 voyages à bord de navires à vapeur, soit deux départs et arrivées par jour pendant la saison de navigation, entre les ports de Québec et de Montréal. Ces voyages étaient aussi coordonnés en fonction des transbordements de cargaisons que l'on faisait à Québec.

MONTRÉAL, PORT CÉRÉALIER

Montréal devint un port céréalier vers 1845. Il l'était depuis longtemps, on le confirma entre 1846 et 1850. Les arrivages étaient, en général, plus volumineux que les chargements à destination d'outre-mer. Montréal était donc l'entrepôt des céréales venues de l'amont que l'on consommait dans la région immédiate. Cette fonction s'accroîtra d'année en année et de décennie en décennie; elle deviendra la fonction portuaire primordiale du port pendant plus d'un siècle et quart.

13. *Official documents and other information relating to the improvement of the Ship Channel between Montréal and Québec*, Montréal, 1884, Harbour Commissioners of Montréal.

[E]
PORT DE MONTREAL.
1832.

IMPORTATIONS.

67	Bottes,				
268	Poinçons, 2125	3d.	£26	11	
1790	Pipes,				
1432	Boucauts,	1½d.	8	19	
878	Quarts de barrils,	1d.	3	13	
104	Quarts de vin en bouteilles,	1½d.	0	13	
4	Caisses de liqueurs,	1½d.	0	0	
510	Do. de vin en bouteilles,	1½d.	3	3	
661	Boucauts de sucre,	4d.	11	0	
25	Tierçons do.	3d.	0	6	
61	Quarts do.	1d.	0	5	
980	Sacs do.	1d.	4	1	
3	Tierçons de café	3d.	0	0	
1	Quart do.	1d.	0	0	
279	Sacs do.	1d.	1	3	
56	Boîtes de cartes à jouer,	1d.	0	4	
15	Boucauts de sel en paniers,	4d.	0	5	
14	Do. de tabac en feuilles,	4d.	0	4	
16136	Minots de sels à 6d. le 100		4	0	
			£64	13	
	£950,000, valeur des articles payant 2½ pour cent *ad valorem* à 1.8 pour cent,		1187	10	
			£1252	3	

EXPORTATIONS

	Montant d'autre part		£66	14	9
2198	Quarts de boeuf et de lard	1½d.	13	14	9
100	Dito de Sain doux,	2d.	0	16	8
3226	Tinettes de beurre et de saindoux,	8d.	13	6	10
14640	Peaux de cuir cru.	1s.6d. le 100	10	19	7
266	Valises remplies d'effets,	2d.	2	4	4
329	Barils de fromage,	1½d.	2	1	3
718	Caisses dito	2d.	5	19	8
91	Dito de cuir,	2d.	0	15	2
1264	Rouleaux de dito,	1d.	5	5	4
13	Poinçons de whiskey,	3d.	0	3	3
337	Quarts de suif,	2d.	2	16	2
94	Boucauts de tabac en feuilles,	4d.	1	1	14
2368	Barils de tabac manufacturé,	1d.	9	9	0
776	Quarts de brai, goudron et résine,	2d.	6	9	4
			£142	9	5

120	Vaisseaux restant dans le Port 15 jours temps moyen, savoir:				
26	Vaisseaux de port de 50 à 200 tonneaux, 15 jours chaque à	3s.	£57	10	
48	do do de 200 à 200 do do 15 do	4s	144	0	
24	do do de 250 à 200 do 15 do	5s.	90	0	
10	do do de 200 tonneaux et au delà, 15 do	6s.	95	0	
			£390	10	

Bateaux à Vapeur et Barges.

7	Bateaux à vapeur de la première classe avec une force motrice égale à 100 chevaux, et au delà 36 voyages chacun, 1 jour dans la port, à 7s. 6d. par jour,	£94	10	0
6	Do. de la seconde classe, avec une force motrice au dessous de la force de 100 chevaux, 36 voyages chacun, 1 jour à 5s. par jour,	54	0	5
14	Barges, 10 voyages chacune, 6 jours dans le port à chaque voyage, 4s. par jour,	168	0	0
		£316	10	0
	Bateaux traversiers,	100	0	0
		£416	10	0

RECAPITULATION.

Quaiage sur les effets importés,	£1252	3	1
Do. do. exportés,	969	4	0
Do. des vaisseaux arrivant de mer,	390	10	0
Quaiage sur les effets venant de Québec,	484	3	4
Do. do. partant pour Québec	810	12	6
Do. des bateaux à vapeur, des bateaux traversiers et les Barges,	416	10	0
Quaiage sur les effets venant de Laprairie,	142	9	5
Montant, de ce que l'on suppose avoir été prélevé, par taux de Quaiage, sans comprendre les sommes précédentes,	200	0	0
	£4665	12	4

(Signé.) H.Y. JESSOPP,
WM. HALL.

Vraie copie,
N.C. Radiger,
Sec. des Commissaires du Havre.

FIGURE 55. Reproduction d'une page du rapport des péages et des droits portuaires collectés en 1832. D'après le rapport des Commissaires du Havre. (Archives du port de Montréal).

LE TRAFIC DANS LES PORTS DU GOLFE

On continuait d'exporter du poisson et du bois en quantités de plus en plus considérables. Le nombre de navires et leur tonnage doublèrent en l'espace de vingt-cinq ans dans certains ports; un coup d'œil au tableau 10-5 suffit pour s'en rendre compte. Gaspé s'affirmait comme le port régional de Gaspésie, alors que le trafic industriel et commercial augmenta peu à New Carlisle. À Miramichi et à Charlottetown, on enregistrait plus de six cents et huit cents navires avec des tonnages de plus de 100 000 tonneaux dans le premier cas. C'est que le trafic n'était pas le même. Il y avait plus d'océaniques de plus fort tonnage qui fréquentaient les ports de Miramichi pour y charger des bois de toutes sortes, tandis que Charlottetown était surtout fréquenté par de petits caboteurs. D'ailleurs, les chargements de bois diminuaient à Charlottetown, au fur et à mesure que le déboisement progressait pour faire place à une agriculture mieux organisée. On ne possédait pas sur l'île de réserves de pin et d'autres espèces régionales aussi abondantes que dans la grande région de Miramichi[14]. On construisait des navires en bois dans les

14. Seuls les tonnages de bois de construction (timber) ont été calculés en tonnes; on expédiait aussi de Miramichi d'autres sortes de bois en paquets ou en vrac; ces quantités n'ont pas été calculées.

TABLEAU 10-5

Trafic des ports du golfe. Nombre et tonnage des navires, tonnage approximatif du bois chargé à destination des ports britanniques. Moyenne annuelle par période quinquennale entre 1826 et 1850*

Port et période	À L'ENTRÉE		À LA SORTIE		TOTAL		Tonnage du bois de construction (tonnes) expédié vers la Grande-Bretagne
	Nombre de navires	Tonnage des navires	Nombre de navires	Tonnage des navires	Nombre de navires	Tonnage des navires	
Gaspé							
1826-1830	26	3 296	28	4 077	54	7 373	
1831-1835	37	4 997	36	5 079	73	10 076	
1836-1840	43	5 342	45	5 362	88	10 704	
1841-1842	36	3 026	35	3 175	71	6 201	
1849-1850	47	4 457	34	3 900	81	8 357	
New Carlisle							
1826-1830	32	5 787	8	5 163	60	10 950	
1831-1835	36	4 835	31	5 270	67	10 105	
1836-1840	37	5 364	41	6 395	78	11 759	
1841-1842	52	6 216	52	7 004	104	13 220	
Miramichi							
1826-1830	242	30 303	222	28 882	464	59 185	40 400
1831-1835	253	35 128	250	33 192	503	68 320	48 895
1836-1840	319	41 294	319	43 340	638	84 634	58 600
1841-1845	245	39 464	262	41 811	507	81 275	49 500
1846-1850	307	49 971	308	54 716	614	104 687	54 160
Charlottetown							
1826-1830	270	16 468	308	19 476	578	35 944	6 700
1831-1835	348	18 379	394	22 485	742	40 864	5 595
1836-1840	339	21 039	358	23 805	697	44 844	7 100
1841-1845	333	27 283	339	24 876	672	52 159	2 689
1846-1850	425	20 852	417	21 461	842	42 313	4 600

* En tonnes de 2 240 livres. Trafic océanique seulement à Gaspé et New Carlisle ; ailleurs, les données incluent le trafic des caboteurs.

Sources : F. Ouellet, *Économie coloniale et économie internationale ; le commerce de la vallée du Saint-Laurent avec l'Espagne, le Portugal et leurs possessions atlantiques (1760-1850)*, *MSRC*, 1984, quatrième série, tome XII, tableaux 4 et 5. Colonial Office, *Shipping Returns*, Île du Prince-Édouard, 1825-1850. *Blue Books of Statistics*, Nouveau-Brunswick, 1825-1850. Colonial Office, séries 221, 231 et 193.

ports du delta, à Charlottetown et à Pictou ; on vendait des trois-mâts carrés et des brigantins, tandis qu'on exploitait les goélettes qu'on construisait.

Vers la fin de la période apparurent de nouveaux ports de commerce spécialisés dans les expéditions de bois de toutes sortes et de poisson, tels que Dalhousie, Caraquet et Bathurst. En peu de temps, ces ports furent reliés aux autres ports du golfe par des liaisons maritimes fréquentes et régulières. Les principaux ports de commerce étaient Gaspé, Charlottetown, Chatham et Newcastle sur la Miramichi et Pictou, chacun d'eux s'affirmant comme le port de sa région et de sa future province, le long de la côte ouest du golfe Saint-Laurent.

Vers 1850, Gaspé était fréquenté par plus de cent navires de commerce et assumait les mêmes fonctions commerciales qu'auparavant. Avec les ports de Saint-Jean et de Saint-Andrews dans la baie de Fundy, les ports de la Miramichi étaient les plus achalandés du Nouveau-Brunswick. Entre 1846 et 1850, plus de trois cents navires entraient à Miramichi annuellement avec un tonnage de

RATES OF PASSAGE

PER STEAMBOATS

BETWEEN

MONTREAL AND QUEBEC,

AND INTERMEDIATE STOPPING PLACES.

CABIN PASSAGE.

Prom Montreal	to Quebec or Batiscan	20s.
Do.	to Wm. Henry or Berthier	5s.
Do.	to Three Rivers	10s.
Wm. Henry or Berthier	to Three Rivers	5s.
Do.	to Quebec or Batiscan	15s.
Three Rivers	to do. or do.	10s.

CABIN PASSAGE.

Prom Quebec	to Montreal	25s. 0d.
Do.	to Three Rivers or Batiscan	12s. 6d.
Do.	to Wm. Henry or Berthier	18s. 9d.
Three Rivers	to do. or do.	6s. 3d.
Do.	to Montreal	12s. 6d.
Wm. Henry or Berthier	to Montreal	7s. 6d.

Wing or Fore Cabin Passengers one-half Cabin rate (meals not included)

STEERAGE PASSAGE.

Prom Montreal	to Quebec or Batiscan	7s. 6d.
Do.	to Wm. Henry or Berthier	2s. 6d.
Do.	to Three Rivers	5s. 0d.
Wm. Henry or Berthier	to Three Rivers	2s. 0d.
Do.	to Quebec or Batiscan	7s. 0d.
Three Rivers	to do. or do.	5s. 0d.

STEERAGE PASSAGE.

Prom Quebec	to Montreal	7s. 6d.
Do.	to Three Rivers or Batiscan	5s. 0d.
Do.	to Wm. Henry or Berthier	7s. 6d.
Three Rivers	to do. or do.	2s. 6d.
Do.	to Montreal	5s. 0d.
Wm. Henry or Berthier	to Montreal	2s. 6d.

Children from three to twelve years of age half the above rates.

Children under three years of age one quarter, in the Cabin only.

Gentlemen's Servants in Fore Cabin or Wing Births, (provided with Bed and Board,) two thirds Cabin fare.

Montreal, 1831

FIGURE 56. Tarif du transport des passagers par navire à vapeur entre Québec et Montréal en 1831. William Henry s'appelle aujourd'hui Sorel. Le tarif est en shillings et en pence. (Archives du port de Montréal).

50 000 tonneaux. De ces totaux, le nombre de navires affectés directement au commerce du bois avec la Grande-Bretagne équivalait à 42% des navires, mais à 67% du tonnage. La fonction régionale était moins importante qu'à Charlottetown, par exemple, où pour la même période quinquennale, le pourcentage de navires océaniques à destination de la Grande-Bretagne n'était que de 3% et leur tonnage de 16% du total. Le trafic des goélettes transportant les passagers et les cargaisons vers les autres ports du golfe ou qui en provenaient était prépondérant.

Les mêmes liaisons maritimes assuraient le ravitaillement, les contacts, les échanges commerciaux et les expéditions de poisson des îles de la Madeleine. Rien de vraiment important ne commença avant 1850. Il y avait environ 1 000 personnes aux îles en 1830 et 2 000 en 1850. Le contrôle commercial appartenait aux pêcheurs américains qui se servaient des îles comme base d'opérations. On dépendait d'eux pour le ravitaillement régulier. Amherst deviendra le port des îles après 1850. Il n'y avait pas encore de port commercial d'envergure le long des côtes sud et ouest de Terre-Neuve.

LE TRAFIC DES PASSAGERS

Tant que l'on n'eut pas construit de routes carrossables parallèles au fleuve, c'est-à-dire pas avant 1770, les déplacements, le va-et-vient

TABLEAU 10-6

Nombre d'immigrants débarqués au port de Québec, venant des îles britanniques, d'Europe et des Provinces Maritimes. Période 1815-1850.

Îles britanniques seulement. Pas de détails statistiques pour ces années.					
1815	680	1820	17 921	1825	8 741
1816	3 370	1821	12 995	1826	12 818
1817	9 979	1822	16 018	1827	12 648
1818	15 136	1823	11 355	1828	12 084
1819	23 534	1824	8 774		

Année	Anglais	Irlandais	Écossais	Européens	Maritimes	TOTAL
1829	3 565	9 614	2 643	—	123	15 945
1830	6 799	18 300	2 450	—	451	28 000
1831	10 343	34 133	5 354	—	424	50 254
1832	17 481	28 204	5 500	15	546	51 746
1833	5 198	12 013	4 196	—	345	21 752
1834	6 799	19 206	4 591	—	339	30 935
1835	3 067	7 108	2 127	485	225	12 527
1836	12 188	12 590	2 224	—	235	27 722
1837	5 580	14 538	1 509	—	274	21 901
1838	990	1 456	547	—	273	3 266
1839	1 586	5 113	485	—	255	7 439
1840	4 567	16 291	1 144	—	232	22 234
1841	5 970	18 317	3 559	—	240	28 086
1842	12 191	25 532	6 095	—	556	44 374
1843	6 499	9 728	5 006	—	494	21 727
1844	7 698	9 993	2 234	—	217	20 142
1845	8 833	14 208	2 174	—	160	25 375
1846	9 163	21 049	1 645	896	—	32 753
1847	31 505	54 310	3 747	—	—	89 562
1848	6 034	16 582	3 086	1 395	842	27 939
1849	8 980	23 126	4 984	436	968	38 494
1850	9 887	17 976	2 879	849	701	32 292
TOTAL	184 923	389 387	68 179	4 076	7 900	654 465

Source : Appendix B, Table II, p. 289, H.I. Cowan, *op. cit.* pour les années 1829 à 1850.
Appendix B, Table I, p. 288, H.I. Cowan, *op. cit.* pour les années 1815 à 1828.
Total pour la période 1815-1825 : 128 513 immigrants. Le total pour les années 1826 à 1828 a été calculé sur la base de 80 %, soit 29 932 immigrants, en excluant ceux qui s'établirent dans les provinces maritimes.

constant des habitants établis le long des côtes et des rives du grand réseau se faisaient par bateaux et navires Durham. En hiver, on voyageait en traîneau avec facilité ; en été, on utilisait les traversiers existants, les bacs de rivière, les gros canots entre Québec et Lévis, et les multiples petites embarcations. L'introduction de la navigation à vapeur en 1809 facilita les déplacements entre les ports de Québec et de Montréal, les ports de l'estuaire et du golfe et, plus tard, entre les ports du Saint-Laurent supérieur et ceux du lac Ontario. En introduisant des départs et des arrivées à heures fixes, on assurait aux voyageurs un service fiable, régulier et rapide. En peu de temps, on encouragea la rotation des navires fluviaux avec les navires océaniques qui arrivaient à Québec des ports britanniques ou qui en partaient, ce qui facilita les voyages d'un grand nombre d'hommes d'affaires, de marchands, d'administrateurs et de militaires qui voyageaient constamment entre la métropole et la colonie.

Parmi les gens qui arrivèrent au Canada pour y rester, il y eut aussi des aventuriers, un petit groupe d'artisans et d'agriculteurs et un certain

TABLEAU 10-7

Navires passagers en quarantaine à Grosse-Île. Période 1845-1850

Année	Nombre de navires placés en quarantaine	Nombre moyen de jours de quarantaine	Nombre moyen de jours par navire	Nombre maximum de jours par navire	Nombre d'équipage	Nombre de passagers
1845	17	78	4,5	17	340	3 504
1846	23	115	5	16	399	6 284
1847	225	1 886	8,5	25	4 424	74 252
1848	38	152	4,25	8	699	7 574
1849	50	249	5	14	1 013	10 791
1850	24	112	4,75	7	486	5 405
TOTAL	377				7 361	107 810

Source : H.I. Cowan, *op. cit.*, tableau VIII, p. 296.

nombre de marchands décidés à profiter du développement de la colonie. La première grande vague d'immigrants vint par voie de terre, après 1783, avec l'arrivée des loyalistes des États-Unis par le Richelieu. D'autres arrivèrent par navire en remontant la voie du Saint-Laurent, mais ce n'était pas encore un trafic important. La deuxième grande vague commença après 1815 quand arrivèrent de Grande-Bretagne et d'Irlande des milliers d'immigrants en quête de moyens de survivre et d'une vie économique meilleure.

Les immigrants constituaient le principal trafic de l'est à l'ouest, depuis les îles britanniques et l'Europe jusqu'aux dernières terres disponibles du Haut-Canada. Ils payaient un voyage aller seulement et traversaient l'Atlantique dans des conditions anti-hygiéniques, entassés comme des sardines, en somme, dans des conditions qu'on pourrait qualifier de sordides. Il n'y avait pas de règlements adéquats, si minimes soient-ils, pour contrôler ce trafic qui, si l'on transportait des personnes libres, ressemblait par certains côtés au trafic des esclaves. D'ailleurs, un grand nombre mouraient, d'autres étaient malades et handicapés avant de commencer une vie difficile et exigeante au Nouveau Monde. Les conditions de transport s'améliorèrent à chaque décennie jusqu'au jour où l'on introduisit les navires à vapeur qui traversaient l'océan plus vite et étaient mieux équipés.

Il y avait plusieurs classes de navires et de services à des prix différents, bien entendu. Le retour des *timber-ships*, des trois-mâts carrés vers Québec n'était pas le meilleur des services. Si certains armateurs-marchands surchargeaient leur navire, il en existait quelques-uns qui transportaient leur quota de 250/300 passagers par voyage avec un service assez décent. Les navires de Terre-Neuve qui ramenaient les immigrants d'Irlande étaient les moins dispendieux, mais ils offraient un service qui laissait à désirer. La plupart de ces immigrants débarquaient dans les ports des Maritimes, à Saint-Jean de Terre-Neuve, à Halifax ou ailleurs. Ils changeaient de navire et remontaient ensuite le Saint-Laurent vers la «terre promise». Les immigrants d'Angleterre et d'Écosse arrivaient directement à Québec, sans passer en transit dans un port des colonies des Maritimes.

Les contrôles d'embarquement, de conditions de transport et de documentation se faisaient originellement dans les ports britanniques et irlandais. Plus tard, avec une imposition de droits d'entrée, il y avait au port de débarquement un deuxième contrôle qui força les armateurs et les capitaines à être plus judicieux et plus attentifs au nombre et à la qualité des services offerts aux passagers transportés. En 1832, on ouvrit un poste de quarantaine à Grosse-Île, en aval de Québec, afin de mieux contrôler le choléra et les autres maladies contagieuses que les familles d'immigrants transportaient avec eux. Si la grande majorité des navires s'arrêtaient à Québec, quelques-uns remontaient jusqu'à Montréal directement (figure 56).

Les données statistiques de base apparaissent dans le tableau 10-6 pour la période de 1815 à

1850[15]. À partir de 1829, nous avons plus de détails sur les trois groupes d'immigrants de Grande-Bretagne, les Anglais, les Écossais et les Irlandais, ainsi que sur les autres Européens qui commencèrent à arriver à Québec après 1846. Quant au mouvement d'immigrants arrivant des colonies des Maritimes, c'étaient surtout des Irlandais débarqués dans un des ports de ces provinces qui repartaient ensuite sur un autre navire à destination de Québec. À l'exception des années 1837 et 1838, quand il y eut moins d'immigrants, probablement en raison des troubles de 1837, de la rébellion d'alors dans le Bas-Canada et du malaise politique dans le Haut-Canada, toutes les autres années connurent à Québec des arrivées de vingt, trente et cinquante mille immigrants. En 1847, année de la grande famine en Irlande, tous les records furent fracassés quand 89 562 immigrants débarquèrent à Québec. L'apport du groupe irlandais entre 1829 et 1850 fut le plus considérable, soit 389 387 personnes sur un grand total de 654 465 immigrants arrivés au port de Québec[16]. Il y eut 2 280 navires qui arrivèrent avec des immigrants à bord entre 1825 et 1850. Ils transportèrent environ 15 000 tonnes d'effets personnels[17].

Parmi la cinquantaine de ports d'embarquement des îles britanniques, les plus importants étaient ceux de Bristol, Hull, Liverpool, Londres, Maryport, Plymouth et Yarmouth en Angleterre, ceux d'Aberdeen, Glasgow, Greenock et Leith en Écosse, ceux de Belfast, Cork, Dublin, Limerick, Londonderry, Newry, Ross, Sligo, Tralee et Waterford en Irlande. Liverpool était le plus achalandé de tous les ports d'embarquement à destination du Canada. Les immigrants ne débarquaient pas seulement à Québec mais aussi à Montréal; quand ils arrivaient plus de cinquante mille par année, le port de Québec ne pouvait pas suffire; il fallait en transporter directement vers Montréal pour fins de contrôle d'immigration. Les médecins-examinateurs «plaçaient» certains navires en quarantaine à Grosse-Île. Les statistiques de l'étude de Cowan, qui couvre six années, sont fort révélatrices du trafic qui devait s'arrêter pendant quelques jours, incluant passagers et équipages (tableau 10-7). On força aussi certains pilotes à s'arrêter à Grosse-Île, malgré leurs protestations.

De tous ces passagers, un petit nombre seulement débarquait pour recevoir des soins plus attentifs avant de continuer le voyage vers l'intérieur[18]. Était-ce possible de débarquer autant de passagers en 1847?[19] Tout dépendait du nombre de lits disponibles, de la rotation ou du roulement et de la qualité des soins. Il fallait qu'un grand nombre de navires s'arrêtent dans les environs de Grosse-Île, y reçoivent les médicaments nécessaires et l'inspection régulière des équipages et des passagers par le personnel médical en place. Les détails pertinents qu'on lit en recoupant quelques chiffres

15. On a bâti ce tableau d'après les tableaux I et II de l'Appendice B de l'étude de Helen I. Cowan, *British Emigration to British North America*, 1961.

16. On doit ajouter à ce total les immigrants qui arrivèrent entre 1825 et 1829; comme vingt pour cent s'arrêtaient dans les colonies des Maritimes et ne remontaient pas le Saint-Laurent, à destination des provinces du Bas et du Haut-Canada, on obtient un grand total de 684 397 immigrants-passagers qui arrivèrent par le port de Québec, avec quelques exceptions à Montréal.

17. Cet estimé est basé sur une moyenne de 25 kilos par passager.

18. Passagers débarqués à Grosse-Île, en quarantaine, par année :

1833 – 239	1837 – 598	1841 – 290	1845 – 465	1849 – 859
1834 – 844	1838 – 65	1842 – 488	1846 – 892	1850 – 359
1835 – 126	1839 – 189	1843 – 245	1843 – 245	
1836 – 454	1840 – 561	1844 – 388	1844 – 388	

Source : H.I. Cowan, *op. cit.*, Table VI, p. 295.

En regroupant les données de Sévigny pour l'année 1837, il ajoute que de ce nombre de 8 691 débarqués, 3 238 moururent. Qu'en 15 années, de 1832 à 1846, le nombre d'édifices doubla, qu'on pouvait y traiter 200 malades et que le premier quai fut construit vers 1846. P.A. Sévigny, «La grosse île...», p. 161-162.

19. Il n'y avait pas d'autre choix. On s'embarquait pour fuir et survivre, peu importe les conséquences.

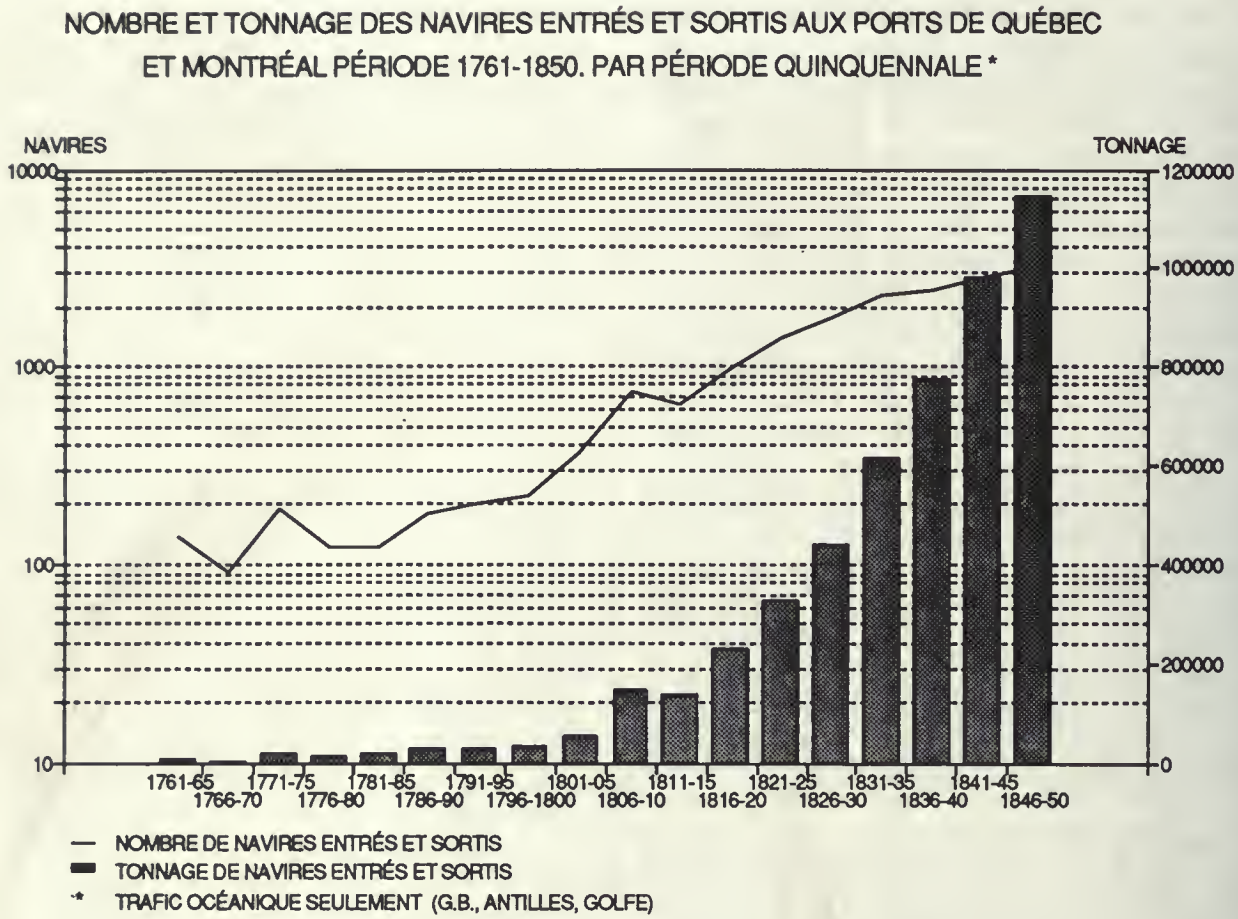


FIGURE 57. Nombre et tonnage des navires entrés et sortis aux ports de Québec et de Montréal, 1761-1850. Par période quinquennale. Trafic océanique — Angleterre — Antilles — étranger.

du tableau ci-dessus renseignent sur la capacité des navires. Ils transportaient en moyenne entre deux et trois cents passagers et vingt membres d'équipage. Que devait être l'organisation de la vie à bord, avec un équipage moyen aussi réduit? Qui prenait soin des passagers, qui les nourrissait? Bien d'autres questions du même genre nous laissent perplexes et songeurs. Combien ne virent jamais la terre promise qu'était le Nouveau Monde?

SYNTHÈSE DE L'ÉVOLUTION DU TRAFIC OCÉANIQUE — 1760-1850 (FIGURES 57 ET 58)

La première augmentation, très légère, est celle de la période 1771-1775, quand le gouvernement anglais décida d'envoyer des troupes additionnelles, des munitions, des marchandises et des vivres pour contrecarrer les révoltes et l'instabilité dans les treize colonies américaines de la façade atlantique. Après 1775 et tant que la révolution américaine dura, c'est-à-dire une dizaine d'années, le trafic fut passablement perturbé par les corsaires américains qui étaient très actifs à l'entrée du golfe Saint-Laurent. La légère diminution entre 1810 et 1815 s'explique par l'invasion du Haut et du Bas-Canada par les troupes américaines qui envahirent le pays; ce fut la guerre de 1812 avec ses conséquences, dont la désorganisation de l'économie, des trafics et de la vie en général. L'autre temps d'arrêt dans l'accroissement continu du trafic

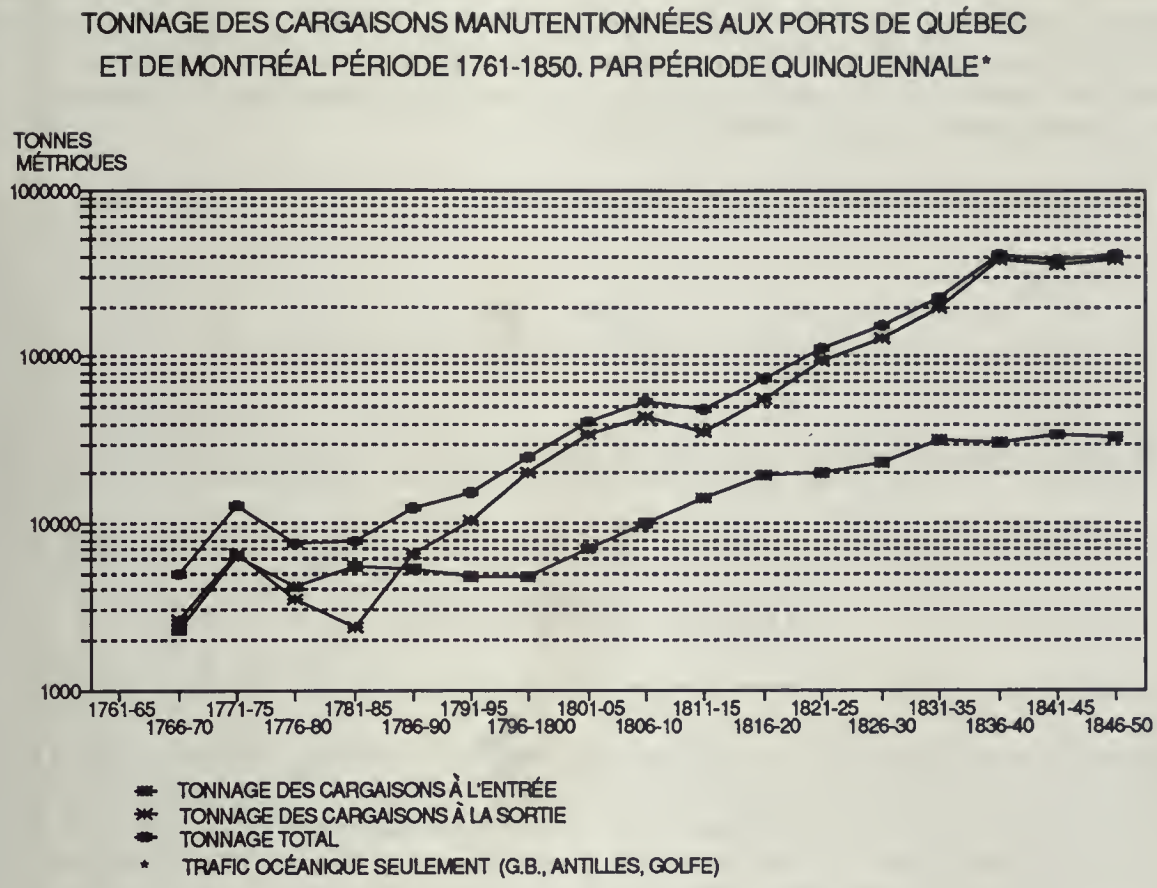


FIGURE 58. Tonnage des cargaisons manutentionnées aux ports de Québec et de Montréal, 1761-1850. Par période quinquennale. Trafic océanique — Angleterre — Antilles — étranger.

survint dans les années 1834-1837, en raison des rébellions et des soulèvements régionaux dans les deux Canadas, causant des inquiétudes et perturbant le trafic maritime dans tout le réseau du Saint-Laurent et des Grands Lacs. À part cela, la progression témoigne du développement et de l'essor des deux Canadas pendant la première moitié du XIXe siècle.

L'évolution du nombre de navires et de leur tonnage est vérifiable; il s'agit d'unités de mesures compilées annuellement et publiées comme telles. On ne peut pas en dire autant du second graphique (figure 58), qui retrace l'évolution des cargaisons chargées et déchargées dans les ports de Québec et de Montréal. Nous avons transposé toutes les données des tableaux 9-3, 9-4, 10-2 et 10-3 en tonnes métriques et ajouté les déchargements et les chargements de produits manufacturés, les denrées générales et les effets personnels des immigrants afin d'avoir une meilleure idée du trafic total des cargaisons[20]. Nos estimés sont des minima qui

20. Nos estimés de la catégorie des produits manufacturés et des denrées générales sont basés, à l'entrée, sur 40% du total des autres catégories des tableaux 9-4 et 10-3 et à la sortie, sur 5% du total des autres catégories des tableaux 9-3 et 10-2. Les effets personnels des immigrants sont estimés à 25 kg par personne.

présentent bien le trafic océanique du port de Québec et, par surcroît, la circulation maritime sur le Saint-Laurent entre 1760 et 1850. Désormais, le port de Québec avait un fret de retour à offrir aux armateurs britanniques : il y avait du bois, du blé et de la farine. C'est aux environs de 1795 que l'on commença à charger plus de tonnage qu'on n'en déchargeait annuellement. Les ports du Saint-Laurent devenaient des ports expéditeurs.

CHAPITRE 11

La circulation maritime entre 1825 et 1850 en amont de Montréal et sur les canaux Champlain et Érié

Pour les canaux situés en amont de Montréal, nous disposons de données statistiques assez fiables sur la circulation maritime à partir de 1825. Chaque canal devint alors un point de contrôle du trafic des navires et des cargaisons qu'ils transportaient. L'analyse débute par le canal Lachine qui faisait partie de la voie navigable du Saint-Laurent supérieur et aussi de la voie de l'Outaouais vers Bytown (Ottawa) et les pays de l'Ouest. Nous enchaînons ensuite avec l'Outaouais et le réseau du canal et des lacs Rideau qui fut, pendant une quinzaine d'années, la voie alternative au Saint-Laurent, la seule qui permettait de naviguer sans obstacle, entre Montréal, Ottawa et Kingston. L'analyse se poursuit avec le trafic sur le canal Welland qui facilitait et facilite toujours le passage entre le lac Ontario et les autres Grands Lacs. Nous terminons avec deux voies navigables qui donnaient accès aux États-Unis et détournaient un trafic assez important vers New York, la voie du Richelieu/Champlain et celle du canal Érié. Nous concluons avec une description sommaire de la circulation maritime sur les Grands Lacs[1].

LE TRAFIC SUR LE CANAL LACHINE — 1825-1850

La circulation des navires sur le canal Lachine était tout à fait représentative du trafic des autres canaux du Saint-Laurent, ceux de la région de Coteau et, plus en amont, ceux de Cornwall et de Williamsburg. Elle donne, du même coup, une autre perspective sur le trafic sur l'Outaouais et le canal Rideau. Si 717 navires empruntèrent le canal en 1825, lors de son ouverture, dès l'année suivante, le nombre passa à 1 300, puis à 2 313 en 1827[2]. Le rôle du canal comme lien vital de

1. Les données statistiques sont présentées en unités de mesure différenres, telles qu'on les utilisait à ce moment-là et par période quinquennale. Nous avons regroupé toutes ces données dans un tableau-synthèse et deux graphiques afin d'avoir une idée de la circulation maritime dans le réseau, au faîte de son utilisation au temps de la voile, avant que les chemins de fer ne commencent à ravir des tonnages et des passagers aux transports par eau.

2. Isabelle Contant a préparé pour Parcs Canada, division du ministère fédéral de l'Environnement, un rapport non publié qui analyse en détail le trafic sur le canal. Nous avons comparé et regroupé nos données statistiques avec les siennes afin de préparer les tableaux qui illustrent ces quelques pages.

TABLEAU 11-1

Nombre total de navires, tonnage et nombre de passagers transportés sur le canal Lachine. Moyenne annuelle par période quinquennale. Période 1825-1850.

Période	Nombre total de navires	Tonnage	Tonnage moyen des navires	Nombre total de passagers
1826-1830	2 486	30 000	12 tonnes	2 586
1831-1835	3 734	93 350	25 tonnes	10 018
1836-1840	3 178	127 120	40 tonnes	4 844
1841-1845	4 444	244 420	55 tonnes	14 937
1846-1850	5 755	460 565	80 tonnes	28 000

Sources : I. Contant, *Évolution du trafic dans le canal Lachine de 1825 à 1873*, tableaux 3 et 6.
Rapports des Commissaires du canal Lachine 1826-1841.

Note : Le nombre total inclut les deux mouvements : navires montant et descendant.

communications et de transport avec les régions et les pays de l'Ouest était donc consacré dès son ouverture. Le nombre de navires s'accrut rapidement; il atteignit une moyenne de 5 755 navires par année durant la dernière période quinquennale étudiée (tableau 11-1). La progression fut d'environ mille navires de plus à tous les cinq ans et leur nombre atteignit 6 169 en 1850. Il y avait toujours un nombre un peu plus élevé de navires voyageant vers l'amont, car, vers l'aval, un certain nombre d'entre eux descendaient ou «sautaient» les rapides, sans emprunter les écluses, comme on se plaisait à le dire encore en 1939.

Quand les navires quittaient le lac Saint-Louis, en direction ouest, ils choisissaient la route de l'Outaouais et se dirigeaient vers le lac des Deux-Montagnes ou la route du Saint-Laurent et passaient par les canaux des Cascades, du Rocher Fendu et de Coteau. Au retour, les deux flottes se retrouvaient sur le lac Saint-Louis avant d'utiliser le canal Lachine en route vers Montréal. Environ un tiers des navires utilisaient la route de l'Outaouais et deux tiers, celle du Saint-Laurent durant la première décennie[3]. Il n'y a pas de données sur le tonnage des navires, à l'exception des dernières années, quand ce tonnage atteignait déjà quatre-vingts tonnes par unité. C'était une augmentation assez forte en vingt-cinq ans, car en 1829, les navires se divisaient en trois groupes : les petits, de cinq tonnes et moins, les moyens avec un déplacement de cinq à vingt tonnes, et les plus gros avec un tonnage entre vingt et soixante tonnes[4]. Les navires à vapeur empruntèrent le canal Lachine dès son ouverture. En 1850, plus du quart des navires qui transitaient étaient des vapeurs, c'est-à-dire 1 563 pour 4 606 autres embarcations. Ce rapport se maintiendra pendant une vingtaine d'années; après 1870, le pourcentage des navires à vapeur augmentera rapidement. Dans la première décennie, il y avait encore beaucoup de petits bateaux, dont une flotte impressionnante de Durham qui doubla entre 1825 (600 en moyenne) et 1834 (1 200 en moyenne), des goélettes et quelques chalands et radeaux. Une centaine de canots et d'esquifs passaient encore par les canaux jusqu'en

3 Constatation basée sur le nombre total de navires en circulation (dans les deux sens) sur ces canaux

Année	Canal Lachine	Canaux des Cascades, du Rocher Fendu et de Coteau	Différence entre les deux
1826-1830	2 486	1 693	793
1831*1835	3 734	2 661	1 073

Source : *JALBC*, app. Z au 43e vol., app. D au 29e vol., app. Q au 41e vol., app. E au 43e vol., app. F au 44e vol.

4 Voici le nombre de navires recensés dans les années 1827 et 1829 :

	1827	1829
navires de cinq tonnes et moins	571	435
navires de 5 à 20 tonnes	100	503
navires de 20 à 60 tonnes	579	414
navires de 60 tonnes et plus	3	—

JALBC, app. D au vol. 29. Chacun de ces groupes égale un tiers du nombre total des navires.

1830; ce nombre déclina jusqu'à la quasi-disparition quelques années plus tard.

L'achalandage accru par les utilisateurs qui introduisaient, d'une période à l'autre, plus de navires aux lignes plus modernes, avec un port en lourd plus volumineux, força les responsables à construire des quais, des entrepôts et des bassins pour favoriser la manutention des cargaisons variées et le trafic des passagers qui se multipliaient sans cesse[5]. Leur nombre en 1825 était très limité; cette année-là, on en compta 377 qui se dirigeaient vers l'Ouest et 157 qui en revenaient. En 1827, plus de deux mille personnes voyageaient à bord des navires; presque toutes étaient des immigrants qui s'en allaient vers le Haut-Canada pour y défricher des terres et s'installer comme colons. Il n'y avait que quelques centaines de passagers qui descendaient et revenaient vers Montréal. Après 1830, le trafic d'immigrants augmenta considérablement; plus de dix mille par année remontaient le haut Saint-Laurent. Les signes avant-coureurs d'une instabilité économique et politique qui précédèrent l'insurrection de 1837 ralentirent le trafic des passagers entre 1836 et 1839. En 1840, on reprenait confiance dans l'avenir d'un Canada unifié et le flot d'immigrants reprit de plus belle; 9 650 passagers s'embarquèrent à Montréal à destination des ports d'amont; dix ans plus tard, 35 932 firent le même voyage sans retour[6]. «La venue de ces immigrants favorisa grandement l'expansion de la culture agraire, fournit un réservoir de main-d'œuvre pour les canaux en construction sur l'Outaouais et le canal Rideau et contribua au commerce du bois»[7].

L'analyse détaillée des cargaisons confirme le double rôle des canaux : ils étaient utilisés comme route de transit entre deux régions économiques, la vallée du Saint-Laurent en aval et les Grands Lacs en amont, et comme route locale desservant les régions riveraines. Les expressions *through traffic* et *way traffic*, trafic de transit et trafic local, serviront pendant des décennies à identifier les types de cargaisons d'après leurs ports d'origine et de destination. Le trafic de transit était une extension de la circulation internationale qui se faisait entre la Grande-Bretagne et ses colonies canadiennes en pleine expansion. «Évoluant dans une économie de système préférentiel et de *staples*, le trafic du canal Lachine était commandé en grande partie par le commerce des céréales et du bois»[8]. Le trafic montant était quatre fois plus considérable que le trafic descendant. C'était donc une voie navigable qui servait aux exportations des produits des régions à l'ouest de Montréal. Les augmentations de tonnage d'une période à l'autre furent régulières, même si l'on n'eut pas de voie navigable continue, par canaux, avant 1848. Jusqu'à cette année-là, il y avait encore plusieurs transbordements à faire entre le lac Saint-François et la région des Mille-Îles; après 1833, avec l'ouverture des canaux de l'Outaouais et Rideau et malgré un parcours plus long, on put se déplacer entre Montréal et Kingston sans transbordement. Le canal Lachine fera partie des deux réseaux à partir de 1833. Il en sera ainsi pendant un siècle. Après 1930, le trafic sur l'Outaouais cessera à peu près; il deviendra une route servant surtout aux plaisanciers.

Vers l'amont, les denrées générales et le sel représentaient la majorité des tonnages (tableau 11-2). Les denrées générales, voyageant par conteneur aujourd'hui, étaient transportées à l'époque à fond de cale ou sur le pont, pêle-mêle ou groupées. Par rapport à toutes les autres cargaisons, ces tonnages n'égalaient qu'un faible pourcentage de tout le trafic. Aux effets personnels des passagers-immigrants s'ajoutaient les boissons, les outils, les produits textiles, les meubles, la vaisselle et toute une gamme de produits nécessaires aux nouveaux colons du Haut-Canada. Quand on revenait de l'Ouest ou des pays d'en haut après un dur labeur et des déceptions, on revenait avec

5. I. Contant, *op. cit.*, p. 37. Le nombre de navires a été combiné avec le trafic des passagers dans le tableau 11-1.
6. *Ibid.*, p. 91.
7. *Ibid.*, p. 39.
8. *Ibid.*, p. 33.

TABLEAU 11-2

Cargaisons transportées sur le canal Lachine, en montant, en tonnes métriques. Moyenne annuelle par période quinquennale. Période 1825-1850

Période	Denrées générales et boissons	Sel	Céréales (Blé)	Bois de charpente	Viande de bœuf et de porc	Autres cargaisons[F]	TOTAL approximatif
1826-1830	4 716	207	6	27	1	500	5 457
1831-1835	11 213	320	46	46	2	1 200	12 827
1836-1840A	12 466	777	139	68	35	1 500	14 985
1841-1845B	16 438	3 928	254	66	40E	2 200	22 926
1846-1850C	14 092	5 700D	300E	150E	85E	2 200	22 527

Source : I. Contant, *Évolution du trafic dans le canal Lachine de 1825 à 1873*, tableaux 1, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 17, 18, 19, Compilation spéciale de Statistique Canada, 1848-1936.

Notes : A Moyenne de trois années seulement. B Moyenne de deux années seulement. C Moyenne de trois années. D Établi d'après recoupement et données de l'année 1850. E Estimé approximatif. F « Autres cargaisons » inclut produits manufacturés et cargaisons indéterminées. Nous proposons ici 10 à 15 % du total des autres cargaisons vers l'amont. Cet estimé nous apparaît raisonnable. On a arrondi les tonnages au centième.

TABLEAU 11-3

Cargaisons transportées sur le canal Lachine, en descendant, en tonnes métriques. Moyenne annuelle par période quinquennale Période 1825-1850

Période	Denrées générales et boissons	Farine[M]	Céréales (Blés)[N]	Viande de bœuf et porc[M]	Potasse	Bois de chauffage	Bois de charpente	Autres cargaisons[P]	TOTAL approximatif
1826-1830	414	1 071	3 444	156	242	9 671	592	3 500	19 090
1831-1835	557	1 603	7 934	273	271	24 134	1 172	7 900	43 844
1836-1840	624	2 995	6 495	210	201	46 750	4 876	13 000	75 151
1841-1845	1 034	6 731	10 530	281	218	47 040	5 240	15 400	86 474
1846-1850	1 564	9 234	18 028	257	331	77 153[O]		22 000	128 567

Source : I. Contant, *Évolution du trafic dans le canal Lachine de 1825 à 1873*, tableaux 1, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 17, 18, 19. Compilation spéciale de Statistique Canada, 1848-1936.

Notes : M Le quart de baril égale 12,6 kilos.
N 38,5 boisseaux équivalent à une tonne métrique.
O Tonnage combiné - produits forestiers.
P Nous proposons 20 % du total des autres cargaisons vers l'aval. On a arrondi les totaux au centième.
Dans tous les calculs de ces deux tableaux, nous avons utilisé seulement les données brutes de l'étude d'I. Contant ; toutes les transpositions en tonnes métriques sont les nôtres.

TABLEAU 11-4

Tonnage total des cargaisons transportées sur le canal Lachine en tonnes métriques. Moyenne annuelle par période quinquennale. Collection des péages. Période 1826-1850.

Période	Tonnage montant	Tonnage descendant	Tonnage Total	Péages collectés	
				Livres	Shillings
1826-1830	5 456	19 090	24 547	3 406	9
1831-1835	12 827	43 844	56 671	6 358	12
1836-1840	14 985	75 151	90 136	7 669	5
1841-1845	22 926	86 474	109 400	11 065	7
1846-1850	22 527	128 567	151 094	8 107	7

Sources : Tableaux 11-2 et 11-3.

Note : À compter de 1848, d'autres totaux ont été compilés par le Bureau fédéral de la Statistique. « *Summary of Canal Statistics 1848-1936* » publié à Ottawa en 1937. On obtient le tonnage total suivant en 1848 : 149 019 t.m., en 1849 : 193 324 t.m., en 1850 : 261 363 t.m. C'est un écart assez important. Il est possible que nos estimés de la catégorie « Autres cargaisons » aient été trop faibles. Par contre, on ouvrit les nouveaux canaux du Saint-Laurent à la navigation en 1848.

armes et bagages. Les tonnages de sel augmentèrent considérablement après 1840, reflétant une demande beaucoup plus forte des nouveaux colons-immigrants qui arrivaient par milliers chaque année. Après 1840, le tonnage total transporté en montant se stabilisa, entre vingt et vingt-cinq mille tonnes par année.

Vers l'aval, les céréales, la farine, les bois de charpente et de chauffage et les «autres» cargaisons étaient les principales denrées transportées (tableau 11-3). Là aussi, il y eut une progression constante; le tonnage total approximatif en donne une excellente idée[9]. Le transport de la farine et des céréales augmenta beaucoup entre 1825 et 1850; ce fut vrai aussi du bois que nous avons groupé à partir de 1840 en une seule catégorie, celle des produits forestiers[10]. Il y avait, en descendant, quelques produits fabriqués au Haut-Canada et qui commençaient à être achetés par les Montréalais et les autres citoyens du Bas-Canada. Toutes les autres cargaisons étaient des denrées en vrac, à l'exception des animaux vivants, du beurre, des viandes salées, des légumes et de la farine. Il y avait aussi un trafic local, dans les deux sens, de produits de construction comme la pierre, le sable, la chaux et les briques, qu'on transportait sur de courtes distances parce qu'on les trouvait partout.

Le tableau 11-4 donne un estimé quantitatif du tonnage total transporté sur le canal Lachine, avec un estimé des péages collectés. Durant la période 1826-1830, on transportait plus de cinq mille tonnes de denrées en montant et près de vingt mille tonnes en descendant. E.C. Guillet avait estimé pour sa part le tonnage des cargaisons à 5 000 et 15 000 tonnes respectivement, en montant et en descendant, en 1825, et à 20 000 et 66 000 tonnes en 1835. Ces estimés de Guillet, présentés il y a plus de soixante ans étaient remarquables[11]. Dans ces mêmes commentaires, il n'hésite pas, avec une pointe d'humour, à constater que certaines cargaisons avaient diminué en cours de route. «*It was sometimes observed that casks of wines and liquors were noticeably lighter at the end of the trip*»![12] Le tonnage combiné, montant et descendant, doubla entre 1825 et 1835, il doublera encore entre 1835 et 1845 et dépassera 150 000 tonnes métriques par année entre 1845 et 1850 (tableau 11-4). Le canal Lachine faisait partie de la grande voie commerciale entre le Haut et le Bas-Canada.

Dans certains milieux maritimes et d'affaires du Canada, on avait pensé que l'abolition des Lois de la Navigation, celle des *drawbacks* américains, ainsi que l'abolition des tarifs de protection sur les bois importés en Grande-Bretagne seraient un dur coup pour le trafic maritime dans les canaux et les ports du Saint-Laurent. Tel ne fut pas le cas. Il n'y eut pas de fléchissement dans les tonnages des cargaisons. Une bonne partie des denrées transportées en montant ou en descendant faisaient partie d'un trafic local et régional, intouché par ces changements législatifs et tarifaires. Une autre partie de ce trafic consistait en échanges entre le Haut et le Bas-Canada. Enfin, une population de plus en plus grande commençait à créer une demande et un trafic indépendant du trafic international. Quant à l'écart entre les données statistiques du tableau 11-4, pour la période 1846-1850, et celles des fonctionnaires fédéraux, l'explication s'en trouve probablement dans la nouvelle législation «qui imposait un péage au trafic passant à l'extérieur du canal»[13]. En effet, beaucoup de navires descendaient les rapides sans utiliser les canaux; après l'adoption de cette législation, tout fut compté et compilé. Il est probable qu'un quart à un tiers du trafic passant par le fleuve, en descendant, évitait les canaux et les péages.

9. I. Contant n'a pas compilé de tonnage total, par contre elle a analysé les péages pendant 25 années afin de suivre l'évolution du trafic total. Elle a constaté des augmentations de 80/85 % d'une période à l'autre, jusqu'en 1844.

10. Voir l'étude d'I. Contant pour les explications de détail et les comparaisons en pourcentage.

11. E.C. Guillet, *op. cit.*, p. 424-426.

12. *Ibid.*, p. 424.

13. I. Contant, *op. cit.*, p. 123.

LES CANAUX DE L'OUTAOUAIS ET LE RÉSEAU DU CANAL ET DES LACS RIDEAU

En ouvrant à la navigation les écluses des canaux de l'Outaouais en 1834, on offrait aux navires Durham et aux autres embarcations plus petites une voie directe, sans portage, entre Montréal et Bytown. Il fallait un jour et une nuit pour franchir la distance entre Lachine et Bytown. À partir de ce dernier port, grâce au canal Rideau qui avait ouvert les portes de ses écluses en 1832, on naviguait sans obstacles jusqu'à Kingston et au lac Ontario.

La voie navigable alternative au Saint-Laurent fut la seule voie canalisée entre Montréal et Kingston pendant treize ans, jusqu'à l'ouverture, en 1847, des derniers canaux qui furent construits, ceux de Williamsburg et d'Iroquois, petits villages ontariens le long du haut Saint-Laurent qui prirent naissance avec la construction de ces canaux. Avant 1834, le voyage habituel entre Montréal et Bytown (Ottawa) s'effectuait en quatre étapes : d'abord, on empruntait entre Montréal et Lachine les diligences de l'*Upper Canada Stage Company;* à Lachine, on embarquait à bord des barges touées par les navires de la société Jones, Henderson et Hooker jusqu'à Vaudreuil; de cette écluse jusqu'à Carillon, on voyageait à bord des navires de la *Ottawa & Rideau Forwarding Company*; à Grenville, on transférait sur l'ALBION jusqu'à Bytown[14]. Le voyage habituel entre Montréal et Prescott s'effectuait aussi en plusieurs étapes combinant transport routier par diligence pour passagers et navire Durham ou autre. Les principales étapes étaient les suivantes :

1. par diligence ou chariot entre Montréal et Lachine;
2. par bateau sur le lac Saint-Louis, de Lachine jusqu'à Cascades;
3. par diligence de Cascades à Coteau;
4. par bateau ou navire Durham de Coteau à Cornwall (rapides du Long Sault);
5. par diligence entre Cornwall et Dickenson's Landing;
6. par bateau de Dickenson's Landing vers l'amont et les ports et les havres du lac Ontario.

Si la nouvelle route directe entre Montréal et Kingston via Ottawa fut populaire et attrayante, elle ne remplaça pas complètement la voie du Saint-Laurent supérieur qui, malgré les transbordements et les ruptures de charge, continua d'être la route principale entre Montréal et Kingston. En descendant, comme on sautait quelques rapides, le voyage s'effectuait assez rapidement.

«L'absence de statistiques couvrant la période 1834-1849 est de toute évidence attribuable à l'incendie qui a ravagé le bureau des Royal Engineers de Montréal en 1852.»[15] Les seules données disponibles sont celles du canal Rideau pour la période 1833-1839. Toutefois, en lisant les descriptions de l'époque, on se fait graduellement une idée de la circulation maritime sur l'Outaouais et le canal Rideau. La caractéristique dominante du trafic dans ces deux petits systèmes était leur interdépendance; ils faisaient partie, en somme, d'une même voie de passage entre Kingston et Montréal; c'était la voie alternative. Dès leur ouverture, il se créa un trafic prédominant à sens unique et circulaire; le trafic local était secondaire. On transportait des marchandises générales et on remorquait des chalands vides de Montréal à Bytown et de Bytown à Kingston. Dans ce dernier port, on chargeait chalands et navires à destination de Montréal par la voie du Saint-Laurent, et l'on retournait par la route de l'Outaouais et du canal Rideau. C'était un trafic triangulaire; il dura tant et aussi longtemps que les travaux de construction des canaux du Saint-Laurent ne furent pas terminés. Cargaisons et passagers étaient transbordés sur de plus grands navires à Kingston, afin de

14. H.R. Morgan, *Steam Navigation on Ottawa River*, p. 372-374.
15. N. Lafrenière, *op. cit.*, p. 65. Il explique bien la provenance des statistiques dans les deux premières pages du chapitre V, consacrées au commerce des canaux de l'Outaouais.

continuer leur voyage vers York et les autres ports des Grands Lacs. Les chalands redescendaient le Saint-Laurent et sautaient les rapides avec leurs cargaisons de blé, de farine, de porc et de bois. Il y avait aussi un trafic bidirectionnel, montant/descendant, avec escales le long des rives de l'Outaouais, par navires à vapeur qui transportaient des marchandises diverses et des passagers, dont un grand nombre d'immigrants qui se rendaient dans la vallée de l'Outaouais, à Bytown, le long des lacs Rideau et plus à l'ouest. L'autre trafic était celui du bois qui descendait par radeaux vers les ports de Montréal et de Québec.

LE TRAFIC SUR L'OUTAOUAIS — POPULARITÉ DES RADEAUX DE BOIS

On a retenu les données fragmentaires de l'année 1845, citées dans le volume de Robert Legget, et le trafic des radeaux de bois qui descendaient la rivière[16]. Mais d'abord, nous formulons l'hypothèse suivante, basée sur le trafic total en 1834, première saison de navigation. Si un tiers du trafic qui utilisait alors le canal Lachine empruntait la voie navigable de l'Outaouais et que ce trafic circulaire ne revenait pas, mais continuait par le canal Rideau jusqu'à Kingston, on aurait eu alors, cette année-là, un trafic d'environ six cents navires et chalands[17]. Est-ce trop ? Peut-être, parce que la capacité de l'écluse privée de Sainte-Anne était réduite, en raison du contrôle qu'exerçait son propriétaire, la *Ottawa and Rideau Forwarding Company*, qui donnait priorité à ses navires, retardant indûment le passage des navires de ses rivaux. La deuxième observation en faveur d'un volume moins élevé d'embarcations est la dimension plus petite des écluses du canal de Grenville qui empêchait une partie de la batellerie d'y pénétrer, parce que barges et chalands étaient construits pour utiliser au maximum les dimensions des écluses plus grandes du canal Lachine[18].

Dix ans plus tard, en 1845, on enregistra le trafic suivant dans les onze écluses : 354 navires à vapeur, 903 chalands, 484 passagers, 19 381 tonnes de marchandises et 4 715 tonnes de fer et de poissons[19]. Cette dernière quantité passait sans péages. Les navires à vapeur touaient des chalands, transportaient des passagers et assuraient un service régulier entre tous les petits villages riverains. Si l'on transportait déjà beaucoup de bois de construction à bord des chalands à destination des marchés de Montréal et de Québec, les forts tonnages de bois descendaient par radeau. À partir de 1833-1834, la route de l'Outaouais était ouverte au trafic local ; on y transportait surtout du bois à la descente et, à la remontée, des produits agricoles, des effets domestiques, des outils et des provisions utiles aux paysans, aux colons et aux défricheurs des villages riverains et de l'intérieur.

À Bytown, au pied des chutes de la Chaudière, la production de bois coupé dans les chantiers de l'Outaouais et de ses affluents s'éleva à dix-huit millions de pieds cubes de pin blanc et rouge et de quelques autres espèces. Pour accomplir cette tâche saisonnière (durant le long hiver), on avait engagé 7 200 hommes, 2 880 paires de chevaux, 720 attelages de bœufs, et pour alimenter ces équipes d'hommes et d'animaux, on acheta et transporta vers les chantiers 1 800 barils de porc, 19 800 barils de farine, 7 200 tonnes de foin, 300 000 boisseaux d'avoine et 1 800 caisses de thé. Ces chiffres sont éloquents ; ils fournissent des détails sur les trafics de marchandises et d'approvisionnements transportés par eau en montant l'Outaouais et le canal Rideau[20]. Keefer estimait,

---

16. R. Legget, *Ottawa River Canals and the defence of British North America*, 1988, Appendice C, p. 239. Les registres des maîtres éclusiers ont été détruits ou perdus, à l'exception de ceux de l'année 1845.

17. On a obtenu cet estimé en prenant un tiers du trafic total annuel moyen de 3 734 navires, soit 1 244. Comme il s'agissait d'un trafic circulaire, admettons que la moitié des navires ne redescendaient pas l'Outaouais ; nous en arrivons donc à un total de 622 embarcations.

18. H.R. Morgan, *Steam navigation on the Ottawa River*, p. 372.

19. R. Legget, *op. cit.*, appendice « C », p. 239.

20. Ces données sont extraites de l'un des rapports documentés et fort bien faits d'un ingénieur qui contribua beaucoup à la connaissance et au développement des voies navigables à l'époque. Thomas C. Keefer, *Report of the Board of Works*, 1844, p. 33.

dans son rapport, qu'une autre quantité de neuf millions de pieds cubes de bois manufacturés en aval de Bytown devait être ajoutée, consacrant la route de l'Outaouais comme la grande voie d'acheminement du bois dans les années 1845-1850. Il y avait aussi un gros volume de cargaisons en transit entre Montréal et les ports du lac Ontario qui empruntait cette voie navigable et celle du canal Rideau. Ce trafic interprovincial, voire international, continua jusqu'à l'ouverture des canaux du Saint-Laurent en 1847-1848.

Il existe quelques données pertinentes sur le trafic des radeaux qui empruntaient l'Outaouais et qui passaient par des glissoires et évitaient les rapides. On ne les construisait pas aussi solidement que ceux qui empruntaient la route du Saint-Laurent[21]. Les radeaux de l'Outaouais appartenaient à des propriétaires individuels qui contrôlaient tout, depuis la coupe en forêt jusqu'à l'arrivée à Québec, tandis que les radeaux du Saint-Laurent étaient acheminés par des intermédiaires, des courtiers (*forwarders*), dont la *Calvin Company*, à partir de Garden Island près de Kingston jusqu'à Québec. Fondée en 1836, cette société resta en affaires jusqu'en 1914, s'occupant du transport du bois des ports des Grands Lacs par schooner, barge et navire à vapeur vers Garden Island, et de là, par radeau vers Québec. L'agent maritime de la compagnie à Québec était Charles Edward Dunn, dont la tâche principale était de contrôler les aspects commerciaux de l'entreprise : achats de bois, supervision de l'offre et de la demande, fluctuations du marché, recrutement des draveurs et des coupeurs. Dunn commença comme partenaire de Calvin et, plus tard, fonda à Québec la Dunn, Calvin et Cie, société qui deviendrait, dans la deuxième moitié du XIXe siècle, l'un des gros marchands de bois de Québec[22].

Les radeaux de l'Outaouais ne passaient pas devant Montréal ; ils empruntaient la rivière des Prairies, alors appelée *Back River*, entre le lac des Deux-Montagnes et le fleuve. À Bytown (Ottawa), le nombre de radeaux qui flottaient en descendant l'Outaouais entre 1840 et 1848 varia ainsi :

Année	Nombre de radeaux	Année	Nombre de radeaux
1840	8 310	1845	11 390
1841	8 862	1846	14 131
1842	9 919	1847	10 750
1843	5 776	1848	6 930[23]
1844	8 361		

Les radeaux étaient assemblés aux confluents des rivières avant de passer par différentes glissoires (*slides*), construites en bois et situées à côté des rapides[24]. Il y avait cinq glissoires importantes sur l'Outaouais et une aux Hautes Chutes sur la Madawaska, rivière située du côté ontarien, qui se jette dans l'Outaouais à Arnprior. À mesure qu'on descendait la rivière, le nombre de radeaux augmentait. En 1845, 11 390 radeaux franchirent les chutes de la Chaudière à Hull (voir tableau 11-5). C'est l'équivalent de treize millions de pièces de pin blanc et de pin rouge. Les trains de bois prirent une telle ampleur qu'on adopta, en 1845, une loi stipulant l'obligation d'entretenir la nuit un feu brillant sur les radeaux[25].

En amont de Bytown, un service de vapeurs fut inauguré d'Aylmer jusqu'à Quyon en 1833.

21. Un radeau du Saint-Laurent (*dram*) contenait en moyenne six cents pièces de bois ; il avait une longueur de 75 mètres et une largeur de 21 mètres ; il pouvait déplacer un tonnage de 350 à 400 tonnes métriques (les radeaux de l'Outaouais étaient plus petits). Quand le radeau du Saint-Laurent était prêt, il prenait environ une semaine pour descendre le fleuve, sauter les rapides et atteindre Québec. Ces quelques données sont extraites en partie de l'article de D.D. Calvin, « *Rafting in the Saint-Lawrence* », dans *CGJ*, 1931, p. 271 à 286. Le tonnage d'un radeau est notre estimé. Le temps moyen de la descente d'un radeau sur le fleuve était, de Kingston à Montréal, de trois jours ; de Montréal à Sorel, d'une journée ; de Sorel à Québec, de deux à trois jours.

22. J. Keyes, *The Dunn family business : 1850-1914 : the trade in square timber at Québec*, p. 136 et suivantes.

23. *Report of the Commissioners of Public Works for 1848*, p. 32.

24. C'était l'équivalent des portages utilisés par les voyageurs avec leurs canots, leurs équipements et leurs approvisionnements. Ils étaient situés aux mêmes endroits.

25. L. Robidoux, *Les cageux*, p. 55.

TABLEAU 11-5

Trafic des radeaux de bois descendant l'Outaouais en 1845

Site de la glissaire	Nombre de radeaux	Quantités de bois en pieds assemblés en radeaux		
		Pin rouge	Pin blanc	Chêne et orme
Des Joachims	1 221	720 000		
	295		82 000	
TOTAL	1 516			
Calumet et de la Montagne	3 889	3 500 000		
	3 089		3 700 000	
	57			40 000
TOTAL	7 035			
Portage du Fort	3 889	3 500 000		
	3 165		3 798 000	
	57			40 000
TOTAL	7 111			
Chutes de la Chaudière	5 000	5 000 000		
	6 700		8 000 000	
	200			160 000
TOTAL	11 900*			

Source : *Report of the Board of Works for 1848*, p. 80.

* Il y a une différence entre les totaux dans ce rapport.

Pendant vingt ans, le LADY COLBORNE monta et descendit le lac Deschênes. En 1836, le service était prolongé en inaugurant un service semblable sur le lac des Chats, le deuxième élargissement de l'Outaouais en amont de Bytown. Le GEORGE BUCHANAN vogua sur ce lac jusqu'à Portage-du-Fort pendant plus de quinze ans[26]. Un voyageur pouvait se rendre en navire, par service régulier, de Montréal jusqu'à Portage-du-Fort sur l'Outaouais.

LE TRAFIC SUR LE CANAL RIDEAU[27]

La batellerie était surtout composée de navires à vapeur, de remorqueurs et de petits navires à passagers et marchandises, qui remorquaient chalands et barges entre les écluses de ce long canal intérieur. Il n'y avait pas de chemin de halage le long des rives du canal Rideau. Le nombre de navires fluctuait entre six et huit cents au total, soit trois à quatre cents dans chaque sens. Au début des années 1840, le BEAVER, qui assurait la liaison Kingston-Bytown, jaugeait 55 tonneaux et le BYTOWN, 42 tonneaux. Vers la fin de cette décennie, «la jauge nette des divers navires connus [...] variait entre 70 et 120 tonneaux»[28]. Ils utilisaient le bois comme combustible et étaient mus par des roues à aubes ou des hélices ; ils franchissaient tout le canal en une journée et demie. Les chalands avaient un tonnage brut qui variait entre soixante et quatre-vingt-dix tonneaux[29].

Entre les écluses, les navires transportaient des matériaux de construction, comme le sable, le gravier et la pierre — c'était le trafic local — et des cargaisons semblables à celles qu'on transportait sur les autres canaux : les bois, la farine, la potasse et d'autres produits agricoles, qui appartenaient au trafic de transit, intégré à la circulation triangulaire

26. H.R. Morgan, *op. cit.*, p. 375.
27. Les seules données statistiques sont celles des années 1833 à 1839 ; elles apparaissent dans le tableau 11-6.
28. E.F. Bush, *La navigation commerciale sur le canal Rideau, 1832-1961*, p. 25.
29. *Ibid.*, p. 26. Le chaland type mesurait environ 90 pieds de long et 12 pieds de large (27,4 mètres par 3,6).

entre Kingston, Ottawa et Montréal. Les quantités transportées étaient plus volumineuses entre Kingston et Ottawa; c'étaient des produits qui transitaient vers Montréal et Québec. Le trafic entre Ottawa et Kingston était plus faible; «de fait, l'une des fonctions du trafic remontant la rivière des Outaouais et empruntant la rivière et le canal Rideau était d'envoyer à Kingston des chalands vides destinés à transporter le blé, la farine et le porc qui descendaient ensuite le Saint-Laurent»[30]. Entre 1840 et 1850, il y eut de plus en plus de cargaisons destinées aux États-Unis ou en venant, qui remontait ou descendait le canal Rideau, ce qui indiquait une orientation nouvelle du marché et des sources d'approvisionnement. «Ce n'est pas seulement le bois d'œuvre qui trouva

TABLEAU 11-6

Cargaisons transportées selon la direction sur le canal Rideau, en unités de mesures différentes. Période 1833-1839.

a) En montant, d'Ottawa à Kingston

Denrées (quantités)	1833	1834	1835	1836	1837	1838	1839	1839 T.M.*
Chêne (pieds cubes)	45 447	5 693	82 531	18 313	10 969	14 022	32 338	323
Pin et orme (en pieds)	32 798	7 005	35 361	114 031	54 965	29 792	61 854	114
Douves (standards 1000)	11 007	12 300	54 870	843	1 435	2 652	800	2
Douves (10-1000)	14 250	23 475	48 584	107 120	16 058	9 166	1 400	3,5
Planches, madriers (pieds)	357 447	572 004	465 600	1 148 543	1 289 645	313 372	86 572	160
Potasse (tonne)	355	666	829	657	541	606	486	486
Blé (minots)	15 063	36 856	27 018	34 895	50 575	1 857	2 243	42
Farine (quarts)	640	6 142	11 814	3 309	2 338	2 417	1 675	21
Bœuf et porc (quarts)	398	1 517	2 114	1 010	184	49	1 520	19
Beurre et lard (coque)	567	1 027	1 156	801	600	1 084	1 009	12
Chevaux, bêtes à cornes	22	29	38	53	52	32	23	
Moutons, veaux, porcs	56	16	28	41	90	15	7	
Navires (nombre)	319	357	701	785	498	616	767	

b) En descendant, de Kingston à Ottawa

Denrées (quantités)	1833	1834	1835	1836	1837	1838	1839	1839 T.M.
Chêne (pieds cubes)	285 941	154 702	315 054	70 881	104 688	68 868	103 945	103
Pin et orme (en pieds)	231 650	147 429	415 965	541 079	916 655	466 953	783 860	1 451
Douves (standards 1000)	—	112 593	364 847	21 341	13 696	2 000	13 495	33
Douves (10-1000)	147 880	200 339	84 480	31 371	12 937	—	42 153	105
Planches, madriers (pieds)	559 138	103 385	127 605	121 900	592 545	2 195 233	1 388 786	2 571
Potasse (tonne)					368	224	317	317
Blé (minots)					5 546	16 921	14 973	284
Farine (quarts)					3 623	2 828	357	4,4
Bœuf et porc (quarts)					1 872	1 163	705	8,8
Beurre et lard (coque)					361	271	866	11
Chevaux, bêtes à cornes					24	21	18	
Moutons, veaux, porcs					18	10	5	
Navires (nombre)					305	271	339	

Source : *R.G.I. Report on Inland Navigation.*
* T.M. : tonnes métriques

30. *Ibid.*, p. 94. Il cite V.A. George, *The Rideau corridor 1832-1898*, thèse non publiée, Université Queen's, Kingston, 1972, p. 147.

des débouchés dans la république voisine, mais également l'avoine, les pommes de terre et le bétail»[31]. Tout ce trafic était transporté par une flotte de vingt-quatre vapeurs, trois chalands auto-propulsés et 171 chalands toués[32].

Bush a analysé les opérations de quelques sociétés, dont celles de Robert Drummond de Kingston, de l'*Ottawa Rideau Forwarding Company*, qui jouissait d'un quasi-monopole sur l'Outaouais, de la *Macpherson and Crane*, de la société Hooker et Sanderson de Montréal, Prescott et Kingston, et de quelques autres sociétés plus petites[33]. Robert Drummond était non seulement un entrepreneur général qui participa activement à la construction du canal, il fut aussi constructeur de navires et armateur. Dès 1833, il assurait un service bihebdomadaire entre Kingston et Ottawa avec les navires RIDEAU et MARGARET. Ses navires transportaient quatre-vingts passagers, dont quelques-uns logés en cabine. Ils remorquaient souvent des chalands. À sa mort, en 1834, l'*Ottawa Rideau Forwarding* acheta les navires de Drummond, auxquels elle ajouta le THOMAS MCKAY et le BYTOWN, assurant quatre départs hebdomadaires de chaque extrémité du canal. Les premiers tarifs publiés (1834) mentionnaient qu'un passager, entre Montréal et Kingston, devait payer trois livres sterling; on allouait vingt-cinq kilos de bagages. Quant aux principales marchandises, on demandait, pour :

1 tonneau de farine :	£ 0 - 2 - 3
1 tonneau de porc :	£ 0 - 2 - 3
1 tonneau de cendres :	£ 0 - 6 - 3
1 boisseau de blé :	£ 0 - 0 - 8,5
1 quintal de marchandises générales :	£ 0 - 3 - 0[34]

En 1837, l'Ottawa and Rideau Forwarding Co., qui connut de mauvaises affaires, fusionna avec la *Macpherson and Crane* qui, en combinant les flottes, assurait un service triangulaire entre Montréal, Ottawa et Kingston avec seize vapeurs et cent chalands, dont soixante-deux étaient affrétés. Cette société active et alerte contrôlait une bonne part du trafic dans les systèmes secondaires des canaux et des rivières Rideau et Outaouais. Les autres sociétés, comme la Hooker et Sanderson, la *People's Forwarding Line*, et James Glassford et George Smith, armateurs indépendants, assuraient des services à la fois complémentaires et compétitifs.

En 1847, le service régulier de vapeurs entre Kingston et Ottawa était exploité avec régularité. Un navire à vapeur typique prenait trente-quatre heures pour couvrir la distance entre les deux villes dans les deux sens. Les principales escales étaient : Kingston Mills, Upper Brewer's, Jones Falls, Isthmus, Oliver's Ferry, Smith's Falls, Merrickville, Burritts Rapids, Beckett's Landing et Long Island[35]. L'année 1848 marqua l'ouverture des canaux du Saint-Laurent et la fin de l'avantage qu'avait la route des Grands Lacs par l'Outaouais et la Rideau. Cela dura quinze ans à peine. Après cette date, il n'y eut plus de trafic triangulaire, mais seulement un trafic régulier et régional au service des populations riveraines. Ce trafic ne demeura pas longtemps exclusif aux navires et aux chalands; les chemins de fer vinrent en ravir une bonne part.

LE TRAFIC SUR LE CANAL WELLAND (1836-1850)[36]

Le canal Welland fut populaire dès son ouverture; il attira le trafic canadien des villes et des

31. *Ibid.*, p. 95.
32. *Ibid.*, p. 96.
33. *Ibid.* Il s'agit de la section décrivant les armateurs les plus actifs à l'époque, p. 96 à 115.
34. Ibid., p. 110.
35. *Ibid.*, p. 102.
36. Les données statistiques des cargaisons des années 1829 à 1835 et 1845 et 1846 manquent; à partir de l'année 1848, les compilations sont faites en tonnes de 2 000 livres; quant aux navires, des données sont fournies sur les types de navires des années 1836 à 1844; après cette date, on n'a que le nombre total, sans détails. Les mouvements des navires en montant et en descendant ont été reconstitués d'après des données sporadiques trouvées ici et là. Rappelons que le canal avait une profondeur permise de huit pieds (2,4 mètres) jusqu'en 1845; après cette date, on l'approfondit à neuf pieds (2,7 mètres).

TABLEAU 11-7

Nombre et tonnage total des navires en tonnes de 2 000 livres et nombre de radeaux, par année, dans le canal Welland, ainsi que les péages collectés. Période 1836-1850

Année	Nombre de navires	Nombre de radeaux	Tonnage total des navires	Tonnage moyen	Péage en livres (£)
1836	942	128	55 261	58,6	5 754
1837	1 487	62	80 697	54,2	5 516
1838	1 287	76	95 397	74,0	6 740
1839	1 932	127	147 327	74,3	11 757
1840	2 733	111	215 984	79,0	19 175
1841	3 119	133	277 144	88,8	20 210
1842	3 690	78	304 983	82,6	23 946
1843	2 391	—	224 408	95,0	16 135
1844	4 276	118	327 570	76,0	25 573
1845	—	—	—	—	19 086
1846	—	—	—	—	26 524
1847	—	—	—	—	30 135
1848	3 280	—	372 854	113,0	—
1849	2 278	—	468 410	205,0*	—
1850	4 761	—	587 100	123,0	—

Sources : De 1836 à 1840, données compilées d'après les procès-verbaux de la Welland Canal Company. *Statement of property passing through the Welland Canal in the Season of...*, par H. Ghonima. De 1841 à 1844, Appendice lettre D, nº 1, du *Report of Public Works, 1845*.
De 1848 à 1850, *Summary of Canal Statistics, 1848-1936*, Statistics Canada.

* Ce total semble exagéré.

ports des lacs Érié et Huron et de la baie Georgienne. En 1836, mille navires l'empruntèrent au cours de l'année; plus des deux tiers étaient des voiliers (schooners), les autres étaient des navires à vapeur à aubes ou à hélice et un grand nombre de barges et de chalands. On vit descendre une centaine de radeaux de bois jusqu'en 1844; après cette date, le bois fut transporté par navire à des taux concurrentiels.

Le trafic augmenta rapidement, de 2 000 navires de toutes catégories en 1839, à 3 000 en 1841, à 4 276 en 1844, pour atteindre 4 761 en 1850. Le tonnage suivit cette progression, passant de 55 621 tonnes en 1836 à 587 100 en 1850. Il y eut cependant des fluctuations dans le tonnage moyen par navire; il passa de 58 tonneaux en 1836 à 123 tonneaux en 1850. La circulation maritime était très dense et très animée; de plus en plus de navires à vapeur l'empruntaient régulièrement après 1840. Le nombre de voiliers oscillait autour de deux mille par année vers 1840; il augmenta encore pendant plusieurs années jusqu'au moment où les navires à vapeur furent plus nombreux, dans la deuxième moitié du XIXe siècle. Le trafic des navires se répartissait également entre ceux qui montaient et ceux qui descendaient. Chaque canal avait déjà sa propre batellerie; on transbordait beaucoup de cargaisons de barges et de chalands sur des schooners et d'autres voiliers dans les ports de Buffalo, de Black Rock et d'Oswego. Les grands voiliers ne pouvaient pas emprunter le canal Érié, qui n'était pas assez profond et large. Il y avait un nombre considérable de navires sur lest, car on transportait trois fois plus de cargaisons en descendant qu'en montant; il était donc nécessaire de remonter le canal pour aller chercher une autre cargaison de céréales, de bois, de viande ou de charbon. Un tiers des navires qui utilisaient le canal Welland durant cette période étaient de nationalité américaine; tous les autres étaient enregistrés britanniques, c'est-à-dire canadiens (tableau 11-7).

TROIS FOIS PLUS DE DENRÉES EN DESCENDANT QU'EN MONTANT

La nature et le mouvement des cargaisons transportées sur le canal étaient significatifs de l'éveil commercial et économique de la région des Grands Lacs. En haut de Welland, les cargaisons transportées ressemblaient en tous points à celles que l'on recevait, une ou deux générations plus tôt, en amont de Montréal et des petits ports autour du lac Ontario. À mesure que les fronts de colonisation progressaient vers l'intérieur et vers l'ouest, à partir des ports des Grands Lacs, les besoins des nouveaux colons étaient les mêmes; quelques années après leur établissement, ils commençaient à vendre et à expédier les mêmes produits. Il y eut un décalage d'une vingtaine d'années, le temps d'une génération, pour que l'économie des régions riveraines des lacs Huron, Michigan et Supérieur ressemble à celle, plus évoluée et plus harmonisée au paysage et à l'environnement physique, des lacs Ontario et Érié. Une bonne partie du trafic sur le canal Welland était américaine. Les navires qui l'empruntaient se déplaçaient entre les ports américains

des Grands Lacs par le canal Érié, avec transbordement à Oswego, vers le port de New York et les marchés d'outre-Atlantique et vice-versa. Le canal Welland faisait partie de l'autre voie navigable concurrentielle, celle du sud, la voie fluviale américaine. La majorité des cargaisons transportées, cependant, faisaient partie du trafic de la voie maritime du Saint-Laurent, dont le canal Welland était le dernier chaînon à l'ouest. Bien que destiné à canaliser vers le Saint-Laurent les surplus de production de certains états américains, le canal Welland fut finalement articulé sur deux voies navigables concurrentielles.

Les principaux produits que les navires transportaient en descendant étaient des céréales, dont le blé et le maïs, de la farine, de la viande de porc (lard), des meules, du charbon et des bois de construction, des madriers et des douves, du whisky, du poisson et des huiles[37]. En montant, on transportait du sel qui venait de Montréal à destination du Haut-Canada et servait à des fins domestiques et industrielles, des marchandises générales, du fer et de la fonte, du sucre, du tabac, de la chaux, des vivres et des approvisionnements. Après 1845, des tonnages de certaines denrées, comme le charbon, les beurres, les céréales, la farine, le tabac, les boissons alcooliques et le sucre voyageaient dans les deux sens. Le trafic descendant était trois fois plus important que le trafic montant, et consistait surtout en produits d'exportation. Les augmentations de tonnage de la fonte, du fer et des produits agricoles comme les céréales, la farine et les viandes furent très fortes pendant cette courte période de quinze années. Les autres denrées augmentaient à un rythme plus faible. Les colons importaient en quantité des produits de base et des effets personnels pour satisfaire leurs besoins. En amont de Welland, c'était encore la grande marche vers l'Ouest, le pays de l'avenir. Il suffit d'examiner le trafic des passagers pour se rendre à l'évidence qu'on remontait par navire sans revenir.

Les pourcentages des principales cargaisons transportées en 1839 et en 1849, selon la direction, furent les suivants :[38]

Produits	1839		1849	
	montant %	descendant %	montant %	descendant %
Céréales	—	35,9	—	61,9
Farine	—	10,5	—	11,2
Bœuf, porc et lard	—	2,1	—	6,8
Produits forestiers	—	47,2	—	14,2
Sel	77,9	—	61,4	—
Fer et fonte	0,3	—	21,4	—
Denrées générales	10,9	—	11,2	—
Charbon	—	1,8	0,8	3,2
Chaux	—	—	1,8	—
Bardeaux	7,4	—	—	—
Meules	—	0,1	—	0,2
Autres cargaisons	3,5	2,4	3,4	2,5
TOTAL	100,0	100,0	100,0	100,0

Si le pourcentage du tonnage des produits forestiers a tant diminué en 1849, comparé à celui de 1839, c'est qu'il y eut réorientation des sources d'approvisionnement. La Grande-Bretagne importait son bois du Haut-Canada par la voie du canal Érié et du port de New York; elle n'utilisait pas le canal Welland. Autre raison : on transportait beaucoup plus de céréales, diminuant ainsi l'importance des produits forestiers par rapport au total. Le pourcentage des tonnages de fonte et de fer transportés s'accrut en 1849 à 21,4%, ce qui reflétait la demande de ces produits au début de l'ère industrielle[39]. Le canal Welland, surtout utilisé pour le transport des produits en vrac, conservera ce rôle jusqu'à nos jours. Même si le canal était une route spécialisée, le pourcentage des denrées générales et des autres cargaisons équivalait encore à seize pour cent du trafic total.

37. Ces compilations originales sont identifiées dans les sources du tableau 11-8. On n'a pas de données statistiques selon la direction, en montant ou en descendant, pour les années 1845 et 1846.

38. D'après le tableau 11-8, il y a une différence minime entre le vrai total et 100.

39. Le fer sera remplacé par l'acier au XXe siècle.

CANAL AMÉRICAIN OU CANADIEN ?

Le Gouvernement d'union avait conçu et exécuté un plan de rénovation et de construction des canaux du Saint-Laurent qui fut terminé en 1848, offrant ainsi, des Grands Lacs à l'Atlantique, une voie navigable ininterrompue qui viendrait concurrencer la route du canal Érié. Dans les milieux officiels, on s'inquiétait des résultats à venir. Pourrait-on, grâce aux péages, récupérer au moins les coûts et les frais d'exploitation, et même une partie

TABLEAU 11-8

Tonnage annuel des cargaisons transportées sur le canal Welland, selon la direction, en tonnes de 2 000 livres. Période 1836-1849*

Trafic descendant	Céréales	Farine	Charbon	Bois de construction	Bois de planche	Douves et bouts	Bœuf, porc et lard	Meules	Autres cargaisons	Tonnage total	Nombre de passagers
1836	7 089	2 422	305	5 597	4 538	4 912	648	48	569	26 128	65
1837	7 653	763	755	2 126	5 572	14 245	1 732	123	396	33 365	60
1838	12 577	5 453	843	4 642	2 047	12 536	146	75	1 325	39 644	35
1839	25 370	7 430	1 326	9 411	4 292	19 668	1 508	80	1 487	70 572	20
1840	53 446	23 224	939	18 158	3 341	18 014	2 604	216	820	120 762	25
1841	47 306	23 720	1 422	23 695	5 968	30 104	5 069	237	1 029	138 550	15
1842	58 757	27 511	2 301	5 489	6 999	26 862	14 565	220	2 579	145 283	60
1843	36 285	19 050	1 819	7 041	3 718	4 852	3 230	100	6 900	82 995	—
1844	62 986	33 912	1 689	10 504	12 489	16 160	6 996	152	3 576	148 464	15
1845	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1846	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1847	129 858	19 694	3 485	871	2 590	22 312	3 688	533	2 193	185 224	86
1848	120 562	8 884	3 383	2 904	3 132	11 217	7 501	433	3 790	161 806	138
1849	105 700	19 108	5 533	5 295	5 549	13 536	11 756	376	3 745	170 598	81

Trafic montant	Sel	Fer et fonte	Marchandises	Bardeaux	Chaux	Charbon	Autres cargaisons	Tonnage total	Nombre de passagers
1836	6 650	203	6 996	3 548	—	—	951	18 348	1 278
1837	15 342	301	2 697	4 068	—	—	848	23 256	1 153
1838	15 425	266	2 779	704	—	—	848	20 022	610
1839	27 963	128	3 915	2 656	—	—	1 193	35 855	440
1840	23 726	254	3 120	3 660	—	—	1 078	31 838	369
1841	23 657	169	4 031	3 316	3	—	653	31 826	343
1842	23 111	450	3 539	1 736	49	—	1 284	30 169	1 170
1843	22 116	714	4 392	488	35	—	686	28 431	120
1844	31 667	1 759	11 318	2 643	259	—	2 358	50 004	311
1845	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1846	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1847	42 366	9 663	9 875	3 200	795	767	1 289	67 955	1 577
1848	51 300	11 122	11 492	2 640	1 280	130	1 990	79 954	2 401
1849	54 340	18 946	9 944	—	1 635	742	2 893	88 500	1 373

Sources : Établi d'après T.C. Keefer, Appendix to *Report of Department of Public Works, 1849*, p. 56, pour les années 1847-1849.
« *Statement of Property passing through the Welland Canal in the session of...* ». Procès-verbal original de *The Welland Canal Company* pour les années 1836 à 1840.
Smith's Canadian Gazetteer par W.M.H. Smith, publié par H. et W. Roswell, Toronto, 1846, p. 208. « *Comparative statement of principal articles* ».
H. Gohnima, économiste principal à l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, a préparé à notre demande un tableau du trafic sur le canal entre les années 1836 à 1844 en utilisant les unités de mesure de l'époque. Nous l'en remercions vivement.

* En se basant sur les tableaux et les textes ci-dessus, nous avons recompilé toutes les données statistiques en tonnes courtes (2 000 livres) afin de comparer plus facilement les tonnages entre eux, établir certains pourcentages du total et comparer aussi avec les données du canal Érié compilées en tonnes courtes.
Le trafic des passagers a été établi d'après des moyennes basées sur l'analyse détaillée des années 1847-1849.

des capitaux investis ? Assisterait-on à un détournement majeur du trafic en faveur de la route du Saint-Laurent ? Thomas C. Keefer étudia cette question en 1850, deux ans après l'ouverture de la première voie navigable du Saint-Laurent et du Richelieu, en essayant de déterminer les revenus anticipés jusqu'en 1860[40]. «*The completion on the St. Lawrence and Richelieu navigation, the opening of the Port Colborne route on the Welland Canal, and the extent to which these routes will be used by the Americans, together with the effect to be anticipated at Quebec, by the alteration in the Navigation Laws, justify the assumption of a larger portion of the western trade for the Canadian routes, than has hitherto been received*»[41]. On ne pouvait mieux résumer la question.

Sans anticiper sur l'analyse du trafic sur le canal Érié, il est évident qu'en 1837, on transportait déjà dix fois plus de cargaisons sur ce canal qu'à Welland et qu'on avait porté l'écart à quinze fois plus en 1849[42]. D'après ces résultats, le trafic montant ou descendant des Grands Lacs était beaucoup plus important par la voie américaine que par la voie canadienne. Comment forcer le trafic canadien à voyager entièrement par la nouvelle voie canadienne, et comment enlever à la route de l'Érié, la route américaine, un autre tiers de son trafic ? Pour ce faire, il fallait d'abord comparer les coûts d'assurance, les péages, les frais de transport, les droits portuaires, les coûts d'exploitation en temps requis et quelques autres facteurs comme les coûts de remorquage et de pilotage. Après avoir déterminé tous ces coûts, serait-on alors en mesure de déterminer la route la plus avantageuse ? James Young l'a fait pour l'année 1856, en détail ; il en arrivait à la conclusion qu'on pouvait transporter un baril de farine d'Oswego à New York pour quarante cents, tandis qu'il en coûtait soixante cents par la voie de Montréal et du Richelieu[43]. Il est vrai qu'il essayait d'alerter le gouvernement quant à la nécessité de draguer le chenal en aval de Montréal, projet qu'il défendit pendant de nombreuses années, et d'améliorer la voie du Richelieu. Il fallut plus d'une décennie avant que la voie maritime du Saint-Laurent prenne vraiment son essor.

LE TRAFIC SUR LES CANAUX BURLINGTON ET DESJARDINS

Ces canaux étaient considérés comme une extension du trafic de la première voie maritime entre Montréal, les ports du lac Ontario et les autres Grands Lacs. Ils permirent aux navires Durham, aux bateaux et aux schooners à faible tirant d'eau de desservir le port d'Hamilton après 1826, et dix ans plus tard, le port de Dundas et le sud-ouest ontarien. Le trafic original consistait en échanges commerciaux avec les autres ports du lac Ontario et en transport de vrac comme la pierre, le sable, le gravier, le bois et les matériaux de construction ; un peu plus tard, on exportera des céréales, dont le blé, la perlasse, la potasse et la farine. On déchargeait du sucre, du poisson, du sel, des marchandises générales et, après 1840, une denrée qui, en l'espace de quelques années, devint la denrée d'identification de l'économie régionale : du fer en gueuse et de la ferraille. À partir de 1850, cette seule denrée équivalait à plus du quart de tout le trafic du canal de Burlington.

Le trafic total augmenta assez rapidement, passant de 400/500 navires en 1830-1835 à 2 500 en 1850. Le tonnage de ces navires passa de 200 000 tonnes en 1830-1835 à plus de 480 000 tonnes en 1850. Au début des années

40. Section «G» de l'Appendice au «*Report of Department of Public Works — 1849*, p. 53-58 ; cette partie du rapport fut signée par Keefer et datait de juin 1850, Lowell and Gibson, Toronto.

41. Ibid., p. 53.

42. On compare ici le trafic de transit seulement.

43. John Young, «Routes rivales de l'Ouest à l'océan et docks à Montréal», examinés dans une lettre aux commissaires du Havre, p. 79. Cette lettre apparaît comme réponse dans *Rapports sur les moyens d'améliorer le havre actuel et la construction de docks à Montréal par l'Hon. J.C. Trautwine, avec une réponse au même, dans une lettre adressée aux commissaires du havre par l'Hon. J. Young*, Montréal, Lowell, 1859, p. 69-97. Au milieu du XIXe siècle, le transport de la farine était un excellent indicateur économique.

TABLEAU 11-9

Pourcentages des types de cargaisons transportées sur le canal Champlain, certaines années, en descendant

Catégorie	1835	1840	1845	1850
Produits forestiers	94	89	76,6	73,0
agricoles	1,3	4	6,9	10,5
manufacturiers	0,6	1	2,7	3,5
Marchandises générales	0,3	—	—	1,5
Autres articles	3,8	6	13,8	11,5
TOTAL	100	100	100	100

Source : *Annual Report of the Auditor of the Canal Department on the tolls, trade and tonnage of the canals of the State of New York*, 1860, p. 84-85.

TABLEAU 11-10

Trafic des cargaisons transportées sur le canal Champlain en tonnes courtes et péages perçus en dollars. Période 1835-1850[1]

Année	Tonnage[2] montant	Tonnage[3] descendant	Tonnage TOTAL	Pourcentage du trafic montant	Péages perçus en $
1835	9 033	255 352	264 385	3,4	116 131
1836	11 359	277 222	288 581		115 425
1837	9 394	224 275	233 669		94 726
1838	12 033	221 233	233 266		104 125
1839	14 468	215 861	230 329		113 753
1840	12 926	201 697	214 623	6,4	102 427
1841	15 935	241 814	257 749		117 841
1842	10 395	216 477	226 872		95 957
1843	13 152	201 516	214 668		102 308
1844	14 644	219 278	233 922		116 739
1845	17 241	245 353	262 594	6,5	119 210
1846	19 444	255 049	274 493		108 094
1847	22 498	313 031	335 529		120 097
1848	32 893	263 568	296 461		117 500
1849	36 060	313 222	349 282		121 672
1850	31 778	479 188	510 966	6,2	133 969

Source : *Annual Report of the Auditor of the Canal Department on the Tolls, Trade and Tonnage of the Canals of the State of New York*, Feb. 29, 1860, p. 84-85, 91.

1 Ce trafic inclut le trafic local américain et le trafic de transit entre les ports de Montréal et de Québec et les ports d'Albany et l'État de New York.

2 Entre Albany et le lac Champlain.

3 Entre le lac Champlain et Albany.

1830, on transportait de 25 à 30 000 t. de cargaisons, dont un tiers en montant (vers Hamilton et Dundas) et deux tiers en descendant, trafic qui passa à 60 000 tonnes en 1850. Ce n'est qu'après 1850 que le trafic en montant atteindrait 40 % du tonnage total des cargaisons[44].

En plus de ce trafic local et régional, il y avait un trafic express de *packet freighters*, navires à vapeur pour passagers, courrier et colis, ainsi qu'un certain trafic de marchandises. Dans les années 1840, Hamilton devint l'une des escales nécessaires pour les immigrants qui se dirigeaient vers le sud-ouest ontarien. Si l'on comptait moins de cinq départs et arrivées par semaine en 1830, le nombre de ces services réguliers hebdomadaires passa à 20/40 dès 1840[45].

LE TRAFIC SUR LA VOIE DU RICHELIEU, LE LAC ET LE CANAL CHAMPLAIN

Nous possédons des données statistiques détaillées du trafic sur le canal Champlain, mais peu de données comparables pour la voie du Richelieu. On a commencé à compiler des données fiables dès l'ouverture du canal Chambly en 1848. Elles donnent une idée assez juste de la circulation maritime sur cette voie navigable entre Montréal et New York.

En 1823, l'ouverture du canal Champlain attira des tonnages de cargaisons assez volumineux. En une dizaine d'années, le tonnage total passa de cent à deux cent cinquante mille tonnes avant 1835, pour atteindre les trois cent mille tonnes en 1847 et le demi-million en 1850[46] (tableaux 11-9 et 11-10). Le trafic montant n'a jamais dépassé plus de 6,5 % du total et consistait surtout en denrées de toutes sortes et en charbon. Le tonnage descendant était dominé par les produits forestiers qui représentaient entre 73 % et 94 % du tonnage,

44. Données statistiques trouvées dans les appendices aux *JLAC* pour les années 1830-1850, dans le rapport annuel du ministère des Travaux publics, 1844-1850 et dans *Canada and its Provinces*, vol. 10, nº 2, «*Industrial Development*».

45. Voir l'étude exhaustive de W.R. Wightman, «*The Evolving Upper Canadian Steam Packet Service, 1816-1850*», *Freshwater*, vol. 9, nº 3, 1994, 3-22 et les figures 48A-B-C.

46. Tonnages en tonnes de 2 000 livres. Extrait de N.E. Whitford, *op. cit.*, p. 1062.

suivis de la catégorie dite «autres articles», des produits agricoles et manufacturiers.

L'augmentation du tonnage des produits agricoles et de la catégorie «autres articles», durant ces quinze années, signalait le début d'une économie régionale diversifiée dont les producteurs expédiaient de plus en plus vers le sud. L'ouverture de ce canal draina la production régionale du nord de l'État de New York et celle du Vermont vers la grande métropole et les États de la façade atlantique. L'arrière-pays naturel du lac Champlain et de ses régions riveraines échappa à l'influence du Saint-Laurent; il glissa dans l'orbite du système des transports par eau de l'État de New York. Ce fut une victoire commerciale remportée par le grand port américain.

Les tonnages par la voie du Richelieu n'étaient même pas comparables. Trois types de cargaisons équivalaient à 90% du tonnage : les fourrures, les céréales et le bois. À partir de 1825, les exportations de peaux à fourrure par la voie du Richelieu diminuèrent d'année en année, de 47 716 en 1826 à 38 681 en 1831 et à 9 744 en 1835. Au début des années 1840, les marchands continuaient d'exporter des fourrures mais, signe du temps, ils commencèrent à les expédier par chemin de fer, car c'est vers cette époque que ce nouveau mode de transport apparut dans l'État de New York et au Canada. Les importations de céréales américaines augmentèrent régulièrement. La moyenne annuelle de minots transportés par période quinquennale fut la suivante :

1826-1830 :	12 077 minots	1836-1840 :	37 596 minots
1831-1835 :	1 429 minots	1841-1845 :	29 876 minots

Ces céréales n'empruntaient pas le canal Champlain, elles étaient produites dans les régions riveraines du lac lui-même. Au lendemain de l'insurrection et de la répression dans la vallée du Richelieu, il fallut importer des céréales et de la farine; plus de 111 430 minots arrivèrent à Saint-Jean en 1838 pour compenser la ruine des récoltes [47].

Les expéditions de bois descendaient le Richelieu par radeau et navire vers le port de Québec, pour être chargées à destination des ports britanniques. Elles incluaient des bois canadiens et américains coupés dans les forêts du bassin du Richelieu et du lac Champlain. À partir de 1830, les expéditions de bois remontaient le Richelieu, destinées au marché américain en pleine évolution.

La volte-face des tonnages de bois coïncida avec trois événements qui influencèrent les relations économiques et commerciales de la région du lac Champlain. Ce furent, en 1823, l'ouverture du canal Champlain entre Whitehall, au sud du lac, et le fleuve Hudson, donnant accès aux chalands et aux barges qui venaient d'Albany et de New York, l'ouverture, deux ans plus tard, du canal Érié, et, en 1836, la mise en service du premier tronçon de voie ferrée au Canada entre Laprairie et Saint-Jean, à peu près en même temps que la construction des premiers chemins de fer aux États-Unis. Sévigny a bien souligné la portée de ces événements : «Le Vermont, par conséquent, accédait au port de New York et au vaste marché de l'Hudson. Deux ans plus tard, avec l'ouverture du canal Érié, il entrait aussi en liaison avec les Grands Lacs. Du jour au lendemain, le commerce entre le Saint-Laurent et le Vermont, via le Richelieu, subit une chute considérable» [48]. Le vrai potentiel de la voie du Richelieu-Champlain ne se réalisa qu'après l'ouverture de l'écluse de Saint-Ours et du canal de Chambly, éliminant des transbordements coûteux. Le trafic augmenta fortement entre 1848 et 1850; malgré cela, le trafic fluvial des cargaisons entre Saint-Jean et Sorel était quatre fois moindre qu'entre les ports du lac Champlain et de l'Hudson (tableaux 11-10 et 11-11 comparés).

Le raccourci par chemin de fer entre Saint-Jean et Laprairie, avec transfert par navire entre Laprairie et Montréal, gagna rapidement la faveur populaire. Passagers et fret délaissèrent les transports par eau. Les données statistiques suivantes du chemin de fer *Champlain and Saint-Lawrence Railroad* le prouvent (tableau 11-12).

47. F. Ouellet, *Économie coloniale et économie internationale...*, tableau VII.

48. P. A. Sévigny, *op. cit.*, p. 20 et 21.

TABLEAU 11-11

Trafic sur le canal Chambly, années 1848-1850

Année	Nombre total de navires	Tonnage	Tonnage des cargaisons
1848	659	22 322	18 835
1849	1 264	128 642	77 216
1850	2 878	143 194	109 040

Source : *Summary of Canal Statistics, 1848-1936*, DBS, Publication spéciale 1936.

TABLEAU 11-12

Trafic ferroviaire entre Laprairie et Saint-Jean, période 1836-1850

Année	Nombre de passagers par chemin de fer	Fret en tonnes par chemin de fer
1836	15 929	4 991
1837	19 637	4 240
1838	18 899	4 248
1839	29 522	4 323
1840	26 814	7 802
1841	26 327	12 614
1842	27 041	7 716
1843	22 379	9 786
1844	27 118	12 639
1845	—	—
1846	—	—
1847	61 603	15 546
1848	50 983	20 780
1849	46 995	29 919
1850	55 295	25 114

Source : Compilation préparée par F. Ouellet et recompilée d'après les *JALBC* — Années 1836 à 1840 et *JALPC* — Années 1841 à 1851.

En quinze années, le trafic des passagers tripla et celui du fret sextupla ; le rail s'annonçait comme un rival redoutable. Malgré tout, on n'hésita pas à tirer parti des avantages de la voie d'eau pour le transport des passagers. Le navire à vapeur SALABERRY entra en service en 1823 entre Québec et Chambly, avec arrêts aux quais de Saint-Mathias, Saint-Marc, Saint-Antoine et Saint-Ours[49]. Du côté américain, au début du XIXe siècle, on organisa entre Burlington (Vermont) et Saint-Jean un service de voiliers qui fut amélioré dès 1809, avec le lancement du VERMONT[50]. En 1826, le service de passagers et de fret était assuré par la *Champlain Transportation Company* avec les navires FRANKLIN et BURLINGTON[51]. Le port de Saint-Jean était devenu du côté canadien le centre de transbordement, de transit, de départ et d'arrivée des navires et aussi des chemins de fer. Son rôle de carrefour commercial augmenta au XIXe siècle, consacrant sa renommée de chef-lieu de la vallée du Richelieu, titre que Saint-Jean a toujours eu, mais avec plus de relief et de panache au milieu du siècle dernier[52].

LE TRAFIC SUR LE CANAL ÉRIÉ

La majorité des touristes qui visitent aujourd'hui l'État de New York ignorent qu'il existe un système de canaux qui le traverse d'est en ouest, et qu'il est raccordé à plusieurs embranchements ou canaux latéraux dont les principaux sont ceux des lacs Cayuga et Seneca, Crooked et Chemug, Oneida et Chenango, et celui qui gagne le port d'Oswego au lac Ontario, tous terminés en 1836[53]. Avec l'ouverture à la navigation de l'embranchement

49. P. A. Sévigny, *op. cit.*, p. 23.
50. *Ibid.*, p. 19.
51. *Ibid.*, p. 23.
52. Voici quelques données statistiques du trafic au port de Saint-Jean d'après le rapport annuel de 1850 du ministère fédéral des Travaux publics, p. 45 :

Année	Nombre de navires	Tonnage de jauge	Valeur des importations et des exportations en milliers de $	Export. de bois coupé en millions de pieds, mesure de planche	Export. de bois de construct. en milliers de pieds cubes
1848	834	157 059	1 757	9	750
1849	2 073	208 383	2 655	13	1 250
1850	2 992	509 927	4 988	39	1 924

53. À mesure que les travaux de construction progressaient, on ouvrit des sections à la navigation ; ainsi, en 1821, il y avait 94 milles disponibles ; en 1822, 116 milles ; en 1824, 286 milles ; en 1825, 333 milles ; enfin, en 1826, 363 milles, distance complète entre Albany et Buffalo.

Oswego-Syracuse, la connexion ontarienne devint rapidement achalandée[54]. Dès qu'on ouvrit les portes des écluses en 1825, quelques milliers de navires et de radeaux les empruntèrent. Le canal devint extrêmement populaire; sa vogue et son utilité diminuèrent seulement avec l'arrivée du chemin de fer, quoiqu'on transportât encore plus de trois millions de tonnes de marchandises par année entre 1865 et 1895. Son ouverture fit chuter les taux de transport entre New York, Albany et Buffalo tout en réduisant le temps de navigation de vingt à neuf jours[55].

L'ADMINISTRATION ET LA PERCEPTION DES PÉAGES

Le canal était administré par le *Canal Board*, composé de deux administrateurs (commissaires), l'un responsable de l'exploitation et de l'entretien, l'autre de la perception des péages. Il y avait trois entités administratives; la première s'étendait d'Albany à Oneida, la deuxième d'Oneida à la limite est du comté de Wayne, incluant les canaux d'Oswego et de Chenango, la troisième, de la limite est du comté de Wayne à Buffalo, incluant aussi le canal de la vallée de Geneese. Il y avait dix-sept points de perception des péages le long du canal; on payait le premier percepteur; les péages étaient basés sur le poids de la cargaison et la distance parcourue; on publiait un nouveau tarif de péages chaque année[56]. La priorité de passage était donnée aux navires qui descendaient (*right-of-way*) vers Albany, venant de Buffalo ou d'Oswego; aux écluses, les navires express *packet boats* (passagers et marchandises) avaient la priorité sur les navires chargés de fret seulement[57]. Le canal était ouvert entre sept et neuf mois par année. Deux compagnies de transport furent fondées avant la fin des travaux de construction : la *Erie Canal Navigation Company* en 1820 et la *Western Passage Boat Co.* en 1823. Ces deux sociétés offraient un service de *packet boats*. En 1824, la *Utica and Schenectady Packet Boat Co.* et la *Albany Packet Boat Co.* furent à leur tour fondées[58]. La construction de ces navires spécialement adaptés aux standards du canal Érié était concentrée à Rochester où l'on trouvait six sociétés de construction navale[59].

LES NAVIRES ET LES ÉCLUSAGES

À la fin de l'année 1843, il y avait plus de deux mille navires en circulation sur le canal Érié et les canaux latéraux. La flotte se composait en grande partie de barges ayant une capacité de chargement variant entre quarante et soixante-dix tonnes, qui ressemblaient aux péniches que l'on voit aujourd'hui sur les canaux européens. Au cours des années qui suivirent et jusqu'en 1850, les chantiers maritimes locaux construisirent en moyenne trois à quatre cents navires par année avec des capacités de chargement de plus en plus grandes. L'année 1846 fut exceptionnelle à cause du lancement de 1466 nouveaux navires dont plus de mille de soixante-dix tonnes chacun, ce qui devint le tonnage standard adapté à la dimension des écluses. Le tableau 11-13 ne donne pas le nombre de navires qu'on mettait au rancart à la fin de chaque saison de navigation, mais fournit l'inventaire de la flotte en usage entre 1843 et 1850.

Avec une telle flotte, il y avait un nombre impressionnant d'éclusages dans une journée ou une année. L'éclusage moyen prenait quelque trois minutes; les dénivellations à certaines écluses n'étaient que de quelques centimètres. L'écluse-clef, celle qu'on cite souvent comme le baromètre

---

54. R.E. Shaw, *History of the Erie Canal*, Rochester, 1954, p. 240.
55. J.G. Riggs, *New York becomes the Empire State*, p. 339, chap. X, vol. VI dans *History of the State of New York*, edited by A.C. Flick.
56. R.E. Shaw, *op. cit.*, p. 241 et 243. Les deux quantités les plus utilisées dans le tarif des péages appliqués aux cargaisons étaient le poids de 1 000 livres par mille ou de 100 pieds cubes par mille; quant aux navires, ils payaient un tarif fixe de quelques sous par mille.
57. *Ibid.*, p. 236.
58. *Ibid.*, p. 197.
59. *Ibid.*, p. 202.

TABLEAU 11-13

Inventaire des embarcations en usage sur le canal Érié au 31 décembre 1843 et évolution annuelle de la flotte entre 1844 et 1850

Année	TOTAL	Nouveaux navires enregistrés en tonnes					
		0 à 20	21 à 40	41 à 50	51 à 60	61 à 70	71+
Inventaire au 31 déc. 1843	2 126	15	225	615	782	470	20
1844	378	1	15	15	86	218	43
1845	297	11	2	7	37	161	79
1846	477	5	9	4	10	149	294
1847	1 466	6	13	7	43	206	1 191
1848	457	2	7	6	33	72	332
1849	215	2	4	2	7	22	168
1850	152	1	3	4	3	24	117

Source : *Annual report of the Auditor General of the Canal Department on the tolls, trade and tonnage of the canals of the State of New York*, Feb. 29, 1860, p. 136, d'après le tableau 53.

TABLEAU 11-14

Nombre d'éclusages à certaines écluses sur le canal Érié Moyenne annuelle par période quinquennale Période 1826-1850

Période	Écluse Alexander 4,5 km à l'ouest de Schenectady	Écluses de Lockport (région de Buffalo)	Écluse de Syracuse	Écluse de Black Rock (région de Buffalo)
1826-1830	14 006	—	—	—
1831-1835	20 848	—	—	—
1836-1840	24 750	11 591	20 628	11 208
1841-1845	27 008	13 013	23 490	13 179
1846-1850	27 332	21 570	37 185	20 220

Source : *Annual Report of the Auditor General of the Canal Department on the tolls, trade and tonnage of the canals of the State of New York*, Feb. 29, 1860, p. 28, 31, 114, 118.
Annual Report of the Commissioners of the Canal Fund for the Year 1839, Statement N° 5.

du réseau, était l'écluse Alexander, située à 4,8 kilomètres à l'ouest de Schenectady, où jusqu'à 300 éclusages dans une seule journée étaient du domaine du possible. Aux cinq écluses en ligne de Lockport, dans la section ouest, les opérations étaient plus compliquées et plus lentes; la moyenne ne dépassait pas soixante éclusages par jour[60]. Les écluses d'entrée et de sortie étant aussi des écluses de contrôle, il fallait plus de temps pour les franchir que celles d'Alexander ou de Syracuse (tableau 11-14). C'était donc une activité fébrile (minimum de 2 000 éclusages par mois) pendant sept mois, à l'exception d'avril et de décembre avec trois à quatre cents éclusages.

Il y a peu de données statistiques du nombre de navires montant ou descendant; il s'agit d'un va-et-vient constant avec un trafic local fort important. En 1828, le nombre de navires qui entra et sortit de la zone portuaire d'Albany-Troy, ce qui devrait inclure aussi le trafic des navires montant ou descendant dans le canal Champlain, totalisait 23 662 unités. En 1833, le total passait à 31 400, et en 1839 à 31 882. L'une des années les plus actives fut l'année 1835 avec un nombre total de 36 690 navires[61]. Beaucoup de barges étaient touées sur quelques kilomètres seulement, entre deux villages ou deux villes; d'autres ne quittaient pas le canal latéral où elles effectuaient leur service quotidien ou hebdomadaire. Le canal Érié était le véritable boulevard commercial de l'État de New York, tout en étant une voie de passage entre l'Hudson et les Grands Lacs. « *We may confidently assume that the internal or way traffic on the canals is from one half to two thirds of the whole total movement.* »[62]

Les *packet boats* réservés exclusivement au trafic des passagers diminuèrent en importance à mesure que les chemins de fer prirent de l'ampleur et étendirent leur réseau. Ce trafic ne dépassa jamais les 15% dans les années 1825-1830 pour descendre à 6,7% en 1837, à 5,7% en 1843 et à 3,2% en

60. Nous avons calculé le nombre d'éclusages à quatre écluses du canal Érié par période quinquennale dans le tableau 11-14.

61. *Annual Statement of the Commissioners of the Canal Fund for the year 1839*, Statement N° 5.

62. *Annual Report of the Auditor of the Canal Department, on the tolls, trade and tonnage of the canals of the State of New York*, February 29, 1860, p. 9. L'auteur compare là le trafic local avec le trafic total du canal qui inclut aussi le trafic de transit.

TABLEAU 11-15

Tonnage des cargaisons transportées en tonnes de 2 000 livres et péages perçus en dollars dans le canal Érié. Période 1825-1850.

Année	Trafic de transit[1]			Trafic local[2]	GRAND TOTAL[3]	Péages en dollars
	Montant	Descendant	Total			
1825	33 438	153 581	187 019	181 000	368 019	566 279
1826	40 732	205 665	246 397	239 000	485 397	765 104
1827	42 841	186 912	229 753	222 800	452 553	859 260
1828	68 258	218 752	287 010	278 000	565 010	838 444
1829	60 028	175 026	235 054	228 000	463 054	813 137
1830	75 394	211 226	286 620	223 563	510 183	1 056 922
1831	86 945	275 994	362 939	283 092	646 031	1 223 801
1832	78 900	288 546	367 446	286 607	654 053	1 229 483
1833	119 463	411 599	531 062	414 228	945 290	1 463 820
1834	114 608	437 840	552 448	430 909	983 357	1 341 329
1835	128 910	497 839	626 749	488 864	1 115 613	1 375 673
1836	149 629	419 125	568 754	480 664	1 049 418	1 440 539
1837	141 678	387 507	529 185	437 385	966 570	1 444 170
1838	154 653	419 249	573 902	549 722	1 123 624	1 414 174
1839	165 184	386 267	551 451	691 550	1 243 001	1 427 031
1840	136 830	467 315	604 145	617 454	1 221 599	1 597 334
1841	153 907	532 520	686 427	584 612	1 271 039	1 813 650
1842	114 351	480 149	534 500	417 611	952 111	1 568 946
1843	131 034	635 345	766 379	532 983	1 299 362	1 880 314
1844	167 521	799 816	967 337	620 755	1 588 092	2 190 147
1845	177 165	959 590	1 136 755	577 622	1 714 377	2 361 884
1846	200 179	1 107 270	1 307 449	692 528	1 999 977	2 449 275
1847	273 738	1 431 252	1 704 990	837 260	2 542 250	3 333 347
1848	309 692	1 184 337	1 494 029	1 018 768	2 512 797	2 947 881
1849	280 006	1 266 724	1 546 730	999 236	2 545 966	2 962 132
1850	330 639	1 371 859	1 702 498	624 384	2 326 882	2 933 125

Notes : Les données des années précédant 1835 sont incomplètes ; on les a reconstituées en partie d'après les rapports annuels des années 1825-1834.

1 Le trafic de transit inclut deux catégories de tonnages ; celui qui emprunte le canal d'un bout à l'autre désigné sous le nom de *THROUGH TRAFFIC*, de même que celui dont le port de destination ou d'origine est situé en dehors du canal.

2 Le trafic local est celui qui se déplace entre les canaux de l'État ou à l'intérieur du même canal et ne sort jamais du réseau du canal Érié. Il est identifié sous la rubrique *Internal movement of this state*. On le définit souvent sous le nom de *WAY TRAFFIC*.

3 Le grand total inclut le total du trafic de transit et du trafic local.

Source : *Annual Report of the Auditors of the Canal Department on the tolls, trade and tonnage of the Canals of the State of New York*, Feb. 29, 1860, p. 29, 84-85, 93, 94, 100. *Annual Report of the Commissioners of the Canal Fund for the Year 1839*, Statement N° 5.

1850[63]. Les passagers utilisaient les *packet boats* comme les autobus d'aujourd'hui.

LE TRAFIC DES CARGAISONS

Il y a beaucoup de volumes et de thèses consacrés à l'histoire des canaux de l'État et à la construction du canal Érié, mais très peu d'études sur la circulation et les échanges commerciaux. Pourtant, ce canal a joué un rôle essentiel dans le développement régional de la vallée de la Mohawk et comme voie de communication avec les États des Grands Lacs. En moins d'une décennie, le tonnage total des cargaisons dépassait le million de tonnes, dont plus de la moitié consistait en tonnage qui sortait, entrait ou empruntait le canal

63. D'après l'analyse du kilométrage annuel de tous les navires dans le réseau du canal Érié, *Annual Report of the Auditor of the Canal Department, on the tolls, trade and tonnage of the canals of the State of New York*, February 29, 1860, tableau 27, p. 99.

TABLEAU 11-16

Tonnage descendant par catégorie de produits, en tonnes de 2 000 livres sur le canal Érié. Période 1825-1850*

Année	Produits de la forêt	Produits agricoles	Produits manufacturés	Marchandises générales	Autres articles	TOTAL
1825	96 000	46 205	—	—	11 376	153 581
1826	100 600	89 831	—	—	15 234	205 665
1827	77 872	95 195	—	—	13 845	186 912
1828	136 092	66 457	—	—	16 203	218 752
1829	87 760	74 302	—	—	12 964	175 026
1830	103 820	91 760	—	—	15 646	211 226
1831	166 052	89 498	—	—	20 444	275 994
1832	166 815	100 358	—	—	21 373	288 546
1833	246 825	155 774	—	—	32 207	434 806
1834	246 957	181 253	—	—	34 256	462 466
1835	299 944	167 448	7 191	2 055	21 201	497 839
1836	214 179	165 870	10 806	1 156	27 114	419 125
1837	181 644	145 718	8 350	356	51 438	387 506
1838	198 964	174 025	7 229	258	38 773	419 249
1839	185 728	155 082	6 686	405	38 366	386 267
1840	140 584	294 423	6 655	26	25 627	467 315
1841	237 520	265 920	12 778	142	16 160	532 520
1842	156 691	287 928	10 406	143	24 981	480 149
1843	239 585	338 968	23 542	134	33 116	635 345
1844	356 874	371 326	28 432	236	42 948	799 816
1845	420 190	430 454	43 184	206	65 556	959 590
1846	407 848	612 585	34 561	222	52 054	1 107 270
1847	445 975	875 365	25 755	690	83 467	1 431 252
1848	406 982	674 194	24 514	296	78 351	1 184 337
1849	442 106	736 009	24 340	205	64 064	1 266 724
1850	597 956	692 756	23 065	201	57 881	1 371 862

Source : *Annual Report of the Auditors of the Canal Department on the tolls, trade and tonnage of the Canals of the State of New York*, Feb. 29, 1860, p. 90.
Annual Report of the Commissioners of the Canal Fund for the Year 1835, Statement « D ».

* Les données d'avant 1835 sont incomplètes ; nous les avons en partie reconstituées d'après les rapports annuels des années 1825-1834. Les produits manufacturés et les marchandises générales ont été groupés avec « autres articles » pour les années 1825-1834, ce qui leur donne un pourcentage moyen de 8 %, basé sur les résultats des années 1835-1845.

TABLEAU 11-17

Évolution démographique (nombre d'habitants) des villes riveraines du canal Érié et des villes de Cleveland et de Détroit, recensements de 1820 à 1850

Année	Albany	Troy	Schenectady	Utica	Syracuse	Rochester	Lockport	Buffalo	Cleveland	Détroit
1820	12 636	5 264	3 939	2 972	1 814	1 502	—	2 015	606	1 442
1830	24 209	11 556	4 268	8 323	6 929	9 207	3 823	8 668	1 076	2 222
1840	33 721	19 334	6 784	12 782	11 003	20 191	9 125	18 213	6 071	9 192
1850	50 763	28 785	8 921	17 565	22 271	36 403	12 323	42 261	17 034	21 019

Source : N.E. Whitford, *History of the Canal System of the State of New York together with Brief history of the Canals of the USA and Canada*, tableau 18, p. 914 et tableaux 5 et 6, p. 910.

sur tout son parcours[64]. Le trafic local qui ne sortait pas du canal était chargé et déchargé entre deux ou quelques quais, tous situés à l'intérieur même; il fluctuait entre 45% du total en 1836, 50% en 1840, 33,6% en 1845 et 26,8% en 1850. Le plus fort tonnage local fut enregistré en 1848 quand il dépassa le million de tonnes, c'est-à-dire 40% de tout le tonnage transporté (tableau 11-15). Vers 1846, le tonnage total franchissait la barre du deux millions de tonnes. Le trafic de transit augmenta rapidement, passant de 600 000 tonnes en 1835 à un million en 1845 et au-delà de 1,7 million en 1850. Les cargaisons transportées en montant qui venaient directement du port et de la ville de New York, ou par transbordement à Albany ou à Troy, n'égalaient jamais plus que 15/25% du total. C'était donc une voie navigable au service d'abord des expéditeurs du nord et de l'ouest de l'État de New York et des états américains de la région des Grands Lacs. Le canal Érié servait aussi aux importations et aux exportations du Haut-Canada.

Les principales cargaisons qui montaient le canal étaient classifiées en deux catégories : les marchandises ou les denrées générales et les produits manufacturés. Les plus gros tonnages de marchandises étaient la pierre, le sable, le gravier, le gypse et le charbon. Les produits manufacturés couvraient une vaste gamme, depuis les boissons alcoolisées, les produits du cuir, le mobilier, les pièces coulées en fer, les textiles et les cotonnades jusqu'au sel, au café et aux épices. En suivant la destination des tonnages qui entraient dans le canal à Albany, on remarque que les trois quarts de ces tonnages étaient déchargés dans des villages et des villes situés en bordure du canal et de ses canaux latéraux; le reste était destiné surtout aux États de l'Ohio, du Michigan, de l'Illinois et du Wisconsin[65]. Le tonnage montant passa de 33 000 à 330 639 tonnes en vingt-cinq ans[66].

Le tonnage descendant le canal Érié était plus important; il égala la plupart du temps plus des deux tiers du tonnage total transité pour s'accroître à 80% après 1840 (tableau 11-16). Le tonnage qui arrivait à Buffalo venant des États de l'Ouest et du Canada était faible au début: moins de 100 000 tonnes jusqu'en 1839; après cette date, il s'accrut rapidement, dépassant les 200 000 tonnes en 1841 et le demi-million en 1846. À partir de 1847, le tonnage en transit venant de l'Ouest fut plus important que celui qui était originaire des ports et des quais des canaux latéraux et du canal Érié même. Le tonnage descendant originaire de l'État de New York oscillait autour de 300 000 tonnes dans les années 1830 et le début des années 1840; il grimpa à plus de 600 000 tonnes après 1845 pour se stabiliser autour du demi-million.

Les deux grandes catégories de produits qui descendaient le canal Érié étaient les produits de la forêt et les produits agricoles. Ensemble, les bois de construction, les planches et les madriers, les céréales (blé, avoine et maïs) et la farine de blé comptaient pour 80% de tout le trafic descendant l'Érié[67]. Il y avait très peu de marchandises diverses qui descendaient et pas beaucoup de produits manufacturés. Une grande partie de ces produits venait des États plus à l'ouest et du Canada, empruntant quelquefois le canal Welland en descendant, puis le canal d'Oswego afin de se rendre à New York. Les arrivages de cargaisons à Buffalo et à Oswego venaient non seulement des ports canadiens et des quatre États cités plus haut, mais aussi des sept autres États qui formaient l'arrière-pays du canal Érié : la Pennsylvanie, l'Indiana, le Kentucky, le Missouri, le Tennessee, l'Alabama et l'Iowa. Ces

64. Tous les tonnages dans les canaux américains sont en tonnes courtes de 2 000 livres.

65. Des onze États plus à l'ouest qui recevaient des cargaisons par le canal Érié, via Buffalo, ces quatre États représentaient plus des deux tiers des tonnages reçus. Les principaux ports de destination étaient Cleveland, Détroit, Chicago et Milwaukee. *Annual Report of the Auditors of the Canal Department on the tolls, trade and tonnage of the Canals of the State of New York*, p. 94.

66. Basé sur une compilation que nous avons préparée en nous servant des sources mentionnées dans les tableaux 11-15 et 11-16.

67. De très mauvaises récoltes de blé en 1828 et 1829 affectèrent les résultats des tonnages et des péages ces années-là.

TABLEAU 11-18

Péages et coût moyens de transport en cents et dollars sur le canal Érié. Période 1831-1850

Période	Péages et coût moyen en cents cargaison de 100 livres en montant d'Albany à Buffalo			Péages et coût moyen en cents d'un baril de 216 livres en descendant de Buffalo à Albany			Coût total d'une tonne incluant péages en dollars	
	Péage	Coût de transport	Total	Péage	Coût de transport	Total	Montant	Descendant
1831-1835	42	45	87	43	44	87	17,40$	8,05$
1836-1840	33	48	81	35	42	77	18,36$	7,16$
1841-1845	33	24	57	35	30	65	11,84$	6,05$
1846-1850	24	14	38	31	31	62	7,50$	5,81$

Source : *Annual Report of the Auditors of the Canal Department on the tolls, trade and tonnage of the Canals of the State of New York*, Feb. 29, 1860, p. 20, 21, 24.

TABLEAU 11-19

Tonnage canadien utilisant les canaux de l'État de New York, en tonnes de 2 000 livres. Période 1836-1850

Année	CANAL CHAMPLAIN			CANAL ÉRIÉ (ROUTE DIRECTE ALBANY-BUFFALO)			CANAL LATÉRAL D'OSWEGO			GRAND TOTAL
	Montant	Descendant	TOTAL	Montant	Descendant	TOTAL	Montant	Descendant	TOTAL	Érié + Oswego
1836	3 740	16 100	19 840	670	3 600	4 270	3 608	9 510	13 118	17 388
1837	4 170	13 210	17 380	690	4 200	4 890	1 377	7 430	8 807	13 697
1838	4 140	10 600	14 740	670	6 800	7 470	1 143	7 975	9 118	16 588
1839	5 180	16 850	22 030	710	9 300	10 010	2 024	11 620	13 644	23 654
1840	3 890	15 320	19 210	450	13 800	14 250	1 436	10 620	12 056	26 306
1841	4 300	15 330	19 630	550	19 400	19 950	2 470	15 595	18 065	38 015
1842	3 170	8 360	11 530	450	18 900	19 350	1 592	17 230	18 822	38 172
1843	4 170	15 750	19 920	580	22 100	22 680	2 040	18 625	20 665	43 345
1844	5 120	15 860	20 980	740	24 000	24 740	4 340	35 760	40 100	64 840
1845	5 680	14 480	20 160	830	23 300	24 130	5 357	37 845	43 202	67 332
1846	6 760	17 800	24 560	960	39 600	40 560	8 479	58 470	66 949	107 509
1847	8 325	23 800	32 125	1 310	66 000	67 310	8 343	81 020	89 363	156 673
1848	9 760	14 490	24 250	1 520	49 200	50 720	9 199	83 460	92 659	143 379
1849	10 110	48 190	58 300	2 490	53 500	55 990	9 129	123 800	132 929	188 919
1850	10 540	105 200	115 740	3 170	57 500	60 670	15 790	145 840	161 630	222 300

Sources : Tous les totaux ont été arrondis. Tous les tableaux cités plus bas sont extraits du *Annual Report of the Auditors of the Canal Department on the tolls, trade and tonnage of the Canals of the State of New York, 1859*.

Voir aussi les autres tableaux de cette section.

Champlain : D'après les tableaux 28, 29, 30, 31, 32, 33, p. 100 à 105 pour le trafic descendant, et les tableaux 32 et 33, p. 104 et 105, pour le trafic montant. On a retenu 50 % du trafic montant vers le Vermont et le Canada, le reste étant destiné à l'État de New York et aux États plus à l'est ou originaire de ces États. Totaux arrondis.

Érié : Trafic descendant basé sur les tableaux 25 et 28, p. 96 et 100, moins le tonnage du canal d'Oswego, tableau 15, p. 86. On a estimé le tonnage canadien à 10 % de ce dernier total. Trafic montant basé sur le tableau 23, p. 95, et les tableaux 31-33, p. 103-105. On a estimé le tonnage canadien à 1 % du tonnage destiné aux États de l'Ouest et à 2 % du tonnage montant des produits manufacturés et autres articles.

Oswego : Tonnage descendant basé sur les données du tableau 15, p. 86, et estimé à 53 % du tonnage total. Tonnage montant basé sur les données du tableau 44, p. 123, et estimé à 45 % du tonnage total.

deux derniers États ne recevaient ou expédiaient que de très petites quantités.

Quelques données démographiques sur les principales villes riveraines ainsi que les ports de Cleveland et Détroit, entre 1820 et 1850, illustrent bien, indirectement, le développement économique et l'accroissement des affaires dans cet arrière-pays dépendant du canal Érié (tableau 11-17). La seule ville qui comptait plus de dix mille habitants en 1830 était Albany; en 1840, il y avait Albany, Troy, Utica, Syracuse, Rochester et Buffalo. Lockport, Cleveland et Détroit s'ajouteront à cette liste en 1850. Tel était l'hinterland qui dépendait de cette voie navigable et de ses services. Ce n'était pas la seule route mais, sans doute, l'une des plus importantes. Déjà, la concurrence de la route du Mississippi et de l'immense arrière-pays des ports de la Nouvelle-Orléans et de Saint-Louis prenait de plus en plus d'ampleur, au fur et à mesure que les colons s'installaient dans le Middle-West et le Far-West américains.

LE GRAND RIVAL : LES CHEMINS DE FER

Même si la voie du Mississippi commençait à attirer certains clients de la région des Grands Lacs, la véritable rivalité commerciale venait surtout des nouvelles compagnies de chemins de fer, dont le *New York Central* et, plus au sud, le *Pennsylvania Railroad* et le *Baltimore and Ohio*. La guerre des coûts de transport commençait afin de capturer et de conserver les clients dispersés dans l'arrière-pays, derrière la façade atlantique, et servis par les grands ports de New York, Philadelphie et Baltimore. L'administration du canal Érié se rendait déjà compte vers 1845 que l'arrière-pays des Grands Lacs lui échapperait au profit des chemins de fer si elle ne faisait rien. Elle procéda à quelques réductions de péages; l'exemple des péages sur la farine est le plus probant. Le péage d'un baril de farine de 216 livres, transporté entre Buffalo et Albany, coûtait 55 cents en 1830, 35 cents en 1835, 23 cents en 1851 et 15 cents en 1859[68]. L'administration procéda à des coupures du même genre pour le trafic montant (tableau 11-18). Si le tonnage total tripla en vingt-cinq ans, les réductions des péages ne favorisèrent pas l'augmentation des sommes perçues en proportion. On constata qu'au canal Érié seulement, les péages augmentèrent de 250 000$ en 1823 à un million en 1831, deux millions en 1844, pour atteindre le maximum de 3,3 millions de dollars en 1847 et se maintenir au niveau de trois millions de dollars jusqu'en 1851[69].

L'avenir du canal Érié s'assombrit dans les années suivantes à cause de la rivalité commerciale de la société ferroviaire du New York Central qui offrait un service très compétitif, sur une route parallèle au tracé du canal et exploitée douze mois par année. Pendant un quart de siècle, le réseau du canal Érié et de ses canaux latéraux fut incontestablement la route du développement de l'État de New York dans la marche vers l'Ouest des immigrants et des colons. Grâce aux transports par eau sur les Grands Lacs et aux liaisons bien coordonnées entre les deux types de batellerie (celle des canaux et celle des lacs) et la synchronisation des services, le canal Érié assura le lien vital avec les nouveaux États de la région des Grands Lacs.

LE DÉTOURNEMENT DU TRAFIC CANADIEN (TABLEAU 11-19)

Les marchands et les hommes d'affaires canadiens avaient quatre choix de routes pour commercer directement avec les États-Unis en 1825. La première route était longue, hasardeuse et coûtait cher par rapport aux trois autres, c'était la route du Saint-Laurent au départ de Québec, par océanique, vers les ports américains de l'Atlantique. Elle cessa d'être concurrentielle en 1825 avec l'ouverture des canaux de l'État de New York. La deuxième route, la plus ancienne, celle de la rivière Richelieu, du lac et du canal Champlain fut toujours très fréquentée. La troisième route était celle par le canal Érié, à

68. Même si les deux dates de 1851 et 1859 ne sont pas comprises dans l'objet de cette étude, il est significatif qu'en 30 ans (1830 à 1859) il y eut une réduction de 40 cents sur le péage d'un baril de farine. *Annual Report of the Auditors of the Canal Department on the tolls, trade and tonnage of the Canals of the State of New York*, p. 20.

69. Voir les péages perçus au canal Champlain dans le tableau 11-10 pour fins de comparaison.

partir de Buffalo, c'est-à-dire sans emprunter le canal Welland. Elle servait aux importateurs et aux expéditeurs canadiens situés dans les ports et les villes du lac Érié, de la région de Windsor et plus en amont. La quatrième route était celle par le canal Érié mais, cette fois, via Oswego et le lac Ontario. Elle servait à tous les expéditeurs et importateurs canadiens situés dans les villes et les ports riverains de lac Ontario.

Nous avons d'abord calculé le tonnage des cargaisons canadiennes acheminé par les canaux new-yorkais pendant la période 1836-1850[70]. Il s'agit de tout le trafic canadien, celui des échanges commerciaux directs entre les marchands et les producteurs tant canadiens qu'américains, et celui de l'importation et de l'exportation directes avec la Grande-Bretagne ou ailleurs dans le monde, trafic en transit par le port de New York. Les résultats de cette compilation apparaissent dans le tableau 11-19. Dans le cas du canal Champlain, on peut dire que c'était surtout un trafic d'échanges entre les intérêts commerciaux des deux pays. Il y avait très peu de cargaisons expédiées en Grande-Bretagne ou en provenant. Après tout, Québec et Montréal étaient déjà des ports de mer en contact étroit avec les ports britanniques, européens et autres. Pour les marchands montréalais, par exemple, il n'était pas nécessaire d'importer ou d'expédier par New York. Il est néanmoins possible qu'il ait existé un petit trafic international ou en transit par cette voie.

Dans le cas du canal Érié, entre Buffalo et Albany, la troisième route, on transportait de faibles tonnages en montant (moins de mille tonnes par année avant 1846), mais des quantités plus volumineuses en descendant (20 000 tonnes dans les années 1840 et 60 000 tonnes dans les années 1850). Cependant, les plus gros tonnages canadiens passaient par le canal Oswego qui faisait partie aussi de la route des Grands Lacs avec le canal Welland en amont[71]. Bien des cargaisons étaient transbordées à Oswego de barges, de gabares et de *packet boats* sur des voiliers et vice-versa. Les voiliers, ayant des tonnages variant entre 100 et 150 tonneaux, assuraient de ce port les liaisons commerciales et maritimes avec les ports des Grands Lacs[72]. L'autre avantage de la voie navigable par les canaux d'Oswego et Érié, tant pour les exportations que pour les importations, c'est qu'elle coûtait moins cher aux usagers. La différence des coûts de transport entre la voie du Saint-Laurent et celle de l'Érié, avant le parachèvement des canaux de Cornwall et de Williamsburg, était de l'ordre de trois à quatre fois moins cher. Si la différence disparut et devint même plus avantageuse après 1848 pour la route du Saint-Laurent, les États-Unis adoptèrent les *Drawback Acts* au même moment, permettant aux exportations canadiennes d'entrer aux États-Unis en franchise, d'où les accroissements de tonnages d'exportation de céréales, de farine et de bois canadiens vers les marchés de New York et de la Nouvelle-Angleterre et les marchés internationaux, dont celui de la Grande-Bretagne[73].

Le tonnage canadien qui empruntait ces deux routes de l'Érié équivalait en moyenne à 1,5 % jusqu'en 1840 par rapport à son tonnage total; après cette date, il oscilla entre 2 % en 1840, 3,6 % en 1845, pour atteindre 5,8 % en 1847 et 8,9 % en 1850[74]. Cependant, si le trafic local est exclu et

70. Avant cette date, les données statistiques sont incomplètes et difficiles à évaluer selon l'origine et la destination.

71. Les cinq principaux produits importés par les ports américains étaient le thé, le tabac, les cotonnades et les lainages et la quincaillerie. Andrews, *Report on Trade*, p. 29.

72. On a considéré les régions riveraines du lac Érié, de la rivière et du lac Sainte-Claire et de la baie Georgienne du Haut-Canada comme un autre État riverain des Grands Lacs, avec un développement économique comparable entre 1825 et 1850, en utilisant les tableaux 15, 23, 24, 25, 28 et 44 du *Annual Report of the Auditor of the Canal Department on the tolls, trade and tonnage of the canals of the State of New York*.

73. Pour une discussion, très opportune à ce moment-là (1859), des avantages et des désavantages d'une voie navigable par rapport à l'autre, on renvoie au *Rapport sur les moyens d'améliorer le havre actuel et la construction de Docks à Montréal*, p. 97 par John C. Trautwine et la réponse de celui que beaucoup considèrent comme le père et le fondateur du port de Montréal, John Young.

74. On a comparé entre eux les totaux des tableaux 11-15 et 11-19.

que l'on compare le tonnage canadien avec le tonnage de transit seulement, alors les pourcentages varient entre 2,4% en 1836, 7,6% en 1846 et 12,2% en 1850. Dans la dernière décennie, le trafic canadien devint plus important aux yeux des administrateurs du canal Érié. Ces derniers commençaient à s'inquiéter de la menace des chemins de fer d'accaparer rapidement les tonnages de cargaisons empaquetées et de valeur, donc payants, et de laisser le vrac et le trafic local aux barges et aux autres navires. Aux yeux d'hommes d'affaires du Haut-Canada, l'importance de ce canal était réelle. Le grand commerce ne commença qu'après 1815. Il y avait beaucoup d'attrait pour les produits américains qui, en général, étaient moins chers et d'excellente qualité. Avant l'ouverture du canal Érié, on commerçait avec le pays voisin en passant par les petits ports d'Ogdensburg, de Sackett Harbor, d'Oswego, de Rochester et de Buffalo. Après l'ouverture du canal Érié et surtout du canal latéral d'Oswego, le Haut-Canada découvrit non seulement la possibilité de vendre ses produits sur le marché régional de l'État de New York, mais aussi celle d'exporter à meilleur compte vers le marché britannique par le grand port de New York.

Le tonnage canadien qui empruntait les canaux d'Oswego et d'Érié égalait 19% du tonnage total du canal Lachine durant la période 1836-1840; le pourcentage augmenta à 41% au cours de la période suivante pour atteindre 98% en 1850 (tableau 11-20). Si nous admettons que 50% du tonnage était un tonnage de transit à destination ou arrivant de ports de Grande-Bretagne ou d'Europe, nous aurions un détournement de tonnage de 8 662 tonnes en moyenne pendant les années 1836 à 1840 et de 74 279 tonnes en moyenne pendant les années 1846 à 1850. Ce sont là, à notre avis, des quantités minimales qui n'auraient pas été une perte si désastreuse pour les canaux américains, mais un gain très appréciable pour la voie navigable du Saint-Laurent, à partir de Kingston. Il est vrai qu'un détournement de ce genre n'aurait eu lieu qu'après 1848, après l'ouverture de la première voie navigable ininterrompue du lac Ontario à l'océan Atlantique.

Combien d'années faudra-t-il avant que cette grande voie du Saint-Laurent, l'axe économique est-ouest, réussisse à reprendre le tonnage perdu à la route de l'Érié? Bien des années encore. Le choix d'une autre voie navigable ou d'une autre route maritime ne se fait pas uniquement d'après l'avantage des distances plus courtes, de la sécurité accrue de la navigation, des installations portuaires, des douanes plus efficaces et d'une batellerie plus polyvalente, mais plutôt d'après les avantages commerciaux et économiques qu'elle offre. Si c'est moins cher, à conditions égales, le commerce suivra cette route. La voie du canal Érié l'emportait hautement vers 1850.

TABLEAU 11-20

Tonnage des cargaisons comparé entre les canaux Oswego, Érié et Lachine en tonnes métriques. Période 1836-1850. Moyenne quinquennale

Année	Tonnage canadien via Oswego et Érié	Tonnage total canal Lachine	Pourcentage du tonnage Oswego et Érié par rapport à Lachine
1836-1840	17 325	90 136	19,2
1841-1845	45 220	109 400	41,3
1846-1850	148 559	151 094	98,3

Source : Tableaux 11-4 et 11-19.

LE TRAFIC SUR LES GRANDS LACS

Le trafic sur le lac Ontario était assez actif. Grâce aux données des canaux du Saint-Laurent (Lachine) et de Welland, situés en aval et en amont du lac, on a une idée de la circulation maritime pendant ce quart de siècle. La circulation du côté canadien était primordiale; c'était la façade commerciale du Haut-Canada, en plein essor économique. La rive new-yorkaise ne s'étendait que de Cape Vincent à l'entrée de la rivière Niagara.

Sur le lac Érié, par contre, les ports américains étaient et sont encore les grandes escales. Buffalo, avec son avant-port de Black Rock, était le grand port de transbordement entre les États de l'Atlantique et ceux des Grands Lacs. On transportait beaucoup de marchandises et d'effets personnels et familiaux qui appartenaient à ceux qui s'en allaient

vers l'Ouest par la voie des Grands Lacs. De Buffalo, on se rendait à Détroit, de Détroit on se risquait jusqu'au Sault-Sainte-Marie pour se diriger vers le fond du lac Supérieur, ou bien on empruntait la route du détroit de Mackinac pour atteindre le fond du lac Michigan et la ville de Chicago. C'étaient les plaques tournantes de la circulation maritime du côté américain.

À Buffalo, on déchargeait du maïs, du poisson, des fourrures, du whisky, des bois de toutes sortes ; on y chargeait des cargaisons variées, achetées par les immigrants qui s'embarquaient en grand nombre à destination des postes, des centres et des ports des autres Grands Lacs. Avant 1832, tout le trafic à l'ouest de Détroit était relié aux échanges avec les Indiens et à la traite des fourrures ; après cette date, on transporta surtout des immigrants qui, avec l'esprit pionnier qui les caractérise, s'en allaient s'installer sur des terres cultivables, fonder des villages, des villes et peupler ces vastes territoires qui allaient être le grenier des États-Unis avant d'être le grenier du monde. Ces déplacements par eau se chiffraient en milliers de personnes par année. L'État du Michigan, par exemple, le seul bordé par quatre des cinq Grands Lacs, avait, en 1830, une population de 31 639 personnes qui augmenta à 212 267 en 1840 et à 397 654 en 1850. Le même phénomène de croissance spectaculaire se fit au Wisconsin dont le littoral longe le lac Supérieur et le lac Michigan : sa population augmenta de 30 945 habitants en 1840 à 305 391 en 1850[75]. Ces États furent peuplés par des personnes qui empruntèrent alors exclusivement les transports par eau existants.

Dans la seule année 1833, onze navires à vapeur embarquèrent et débarquèrent à Buffalo 61 485 passagers dont 42 956 allaient vers l'Ouest[76]. Les navires à vapeur firent ainsi leurs premiers voyages vers les lacs d'en haut, vers les ports de Chicago et de Green Bay sur le lac Michigan. L'année suivante, on comptait 48 navires en service[77]. En 1839, le service entre Chicago et Détroit s'accrut avec le lancement d'une ligne régulière de huit navires de 350 à 650 tonnes de jauge chacun, qui assuraient les liaisons entre Buffalo, Détroit et Chicago à tous les seize jours[78]. En 1845, on annonçait trois départs par jour de grands navires à vapeur entre Buffalo, Toledo, Détroit et Chicago. Environ 200 000 passagers se déplacèrent par navire entre les ports des lacs Érié, Huron, Michigan et Supérieur et cinquante mille passagers traversèrent le lac Ontario entre les deux rives. Une génération plus tard, quand tous ces habitants eurent construit leurs maisons, défriché leurs terres, ensemencé leurs sols et trouvé la combinaison la plus rentable de leurs établissements agricoles, forestiers et industriels, ils commencèrent à expédier leurs produits vers les marchés de la côte est et les grands marchés d'exportation.

Une grande région agricole, commerciale et industrielle s'organisait, une région de l'intérieur, le Middle West. Six États ont une façade sur les Grands Lacs : le Minnesota, le Wisconsin, l'Illinois, l'Indiana, le Michigan et l'Ohio. Ils ont cependant d'autres choix que de faire partie des pays des Grands Lacs ; par la voie ferrée, ils commenceront, dans les années 1840, à être reliés rapidement, toute l'année, avec les États de l'Est et la Nouvelle-Angleterre ; par le système du Missouri-Ohio-Mississippi, ils posséderont aussi une fenêtre sur le golfe du Mexique. En attendant l'heure des choix, cet arrière-pays appartenait en partie à New York et en partie à la voie maritime du Saint-Laurent et à ses ports de Montréal et de Québec.

Au cours de cette période de vingt-cinq années, il devint possible aux ports américains des Grands Lacs, d'étendre des tentacules commerciaux vers des ports lointains et de prouver à d'autres qu'une grande partie du Middle West serait un jour reliée directement par eau aux grands ports du monde[79].

75. J.B. Mansfield, *History of the Great Lakes*, Vol. I, p. 189.
76. *Ibid.*, p. 185.
77. *Ibid.*, p. 185.
78. *Ibid.*, p. 185.
79. Nous avons ajouté, à cette liste d'événements, quelques « premières canadiennes ».

Ainsi, entre 1842 et 1850, le PACIFIC, brigantin chargé d'une cargaison de blé, quittait le port de Toronto à destination de Liverpool; un schooner, le DOLPHIN, quittait Cleveland à destination de la Nouvelle-Orléans en passant par le canal Welland; le NEW BRUNSWICK partit de Sainte-Catherine sur le canal Welland, descendit la route du Saint-Laurent, traversa l'Atlantique et arriva à Liverpool avec une cargaison de céréales; un voilier américain de type brigantin, l'EUREKA, quitta le port de Cleveland, descendit le Saint-Laurent, longea la côte atlantique, contourna le cap Horn pour remonter la côte du Pacifique et atteindre la Californie; l'ONTARIO, navire à hélice de 400 tonnes, quitta Buffalo à destination de San Francisco; il fut le premier de son espèce à quitter les lacs pour l'océan[80]. Le premier navire anglais qui remonta le Saint-Laurent et les Grands Lacs fut le MADEIRA PET, entre Liverpool et Chicago, en 1856[81].

Détroit devint le nouveau grand carrefour maritime des Grands Lacs vers 1850. Son faisceau de lignes maritimes — il s'agissait de lignes maritimes régulières qui utilisaient des navires à hélices — s'étendait aux ports suivants :

cinq navires entre Détroit et Buffalo
trois navires entre Détroit et Cleveland
un navire entre Détroit et Sandusky
deux navires entre Détroit et Toledo
un navire entre Détroit et Chatham (Ontario)
deux navires entre Détroit et Port Huron

Les ports canadiens n'avaient pas d'installations de chargement, d'entreposage, d'accostage et de service de même qualité que les ports américains. Kingston, Toronto et Windsor se comparaient assez bien, mais, dans la majorité des cas, on continuait de charger et de décharger du rivage, d'une petite baie, à l'embouchure des rivières ou aux quelques quais en bois des villages et des villes. Entre Hamilton et Cobourg, le long du lac Ontario, il y avait une vingtaine de petits havres ou de points d'ancrage. De Kingston à Sault-Sainte-Marie, on pouvait compter sur une centaine de points de transbordement vers 1850. Le genre d'activité maritime du port de Windsor dans les années 1840 était typique des ports et des havres du Haut-Canada. Les chargements étaient composés de farine, de blé, d'avoine et de bois[82].

Les navires à vapeur volaient déjà la vedette aux voiliers. Ils attiraient les passagers et les cargaisons générales. On introduisit ce genre moderne de navigation sur les lacs et les rivières de l'intérieur comme le lac Simcoe (1832), le lac Rice (1833), la rivière Trent (1830-32). Le principal service était établi le long des rives du lac Ontario et, via le canal Welland, le long des rives des lacs Érié, Sainte-Claire, Huron et de la baie Georgienne. Un navire à vapeur quittait Prescott tous les jours à destination de Toronto, Hamilton et Niagara[83]. Un autre service reliait les principaux ports canadiens du lac Érié depuis Port Colborne et Port Maitland jusqu'à Windsor. Un autre service était offert entre les ports du lac Huron, soit entre Penetanguishene, Goderich et l'île Saint-Joseph[84].

L'un des services les plus réputés sur le lac Ontario était celui qu'offrait la *Royal Mail Line* entre Kingston et Toronto. Cette société devint la *Canadian Navigation Company* vers 1861[85]. Le

80. *Ibid.*, p. 191.
81. E.C. Guillet, *op. cit.*, p. 461.
82. Trafic dans le port de Windsor pour trois années :
AnnéeFarine en barilsBlé en minotsAvoine en minotsBois en pieds
18426 3457 2224 526101 000
184312 36218 7686 687313 000
184771 000151 000—1 500 000
Source : *Report of the Board of Works 1844*, p. 57-58.
83. E.C. Guillet, *Early Life in Upper Canada*, p. 479.
84. *Ibid.*, p. 479.
85. W. Lewis, « The Canadian Navigation Company », *Freshwater*, vol. 1, nº 1, p. 1.

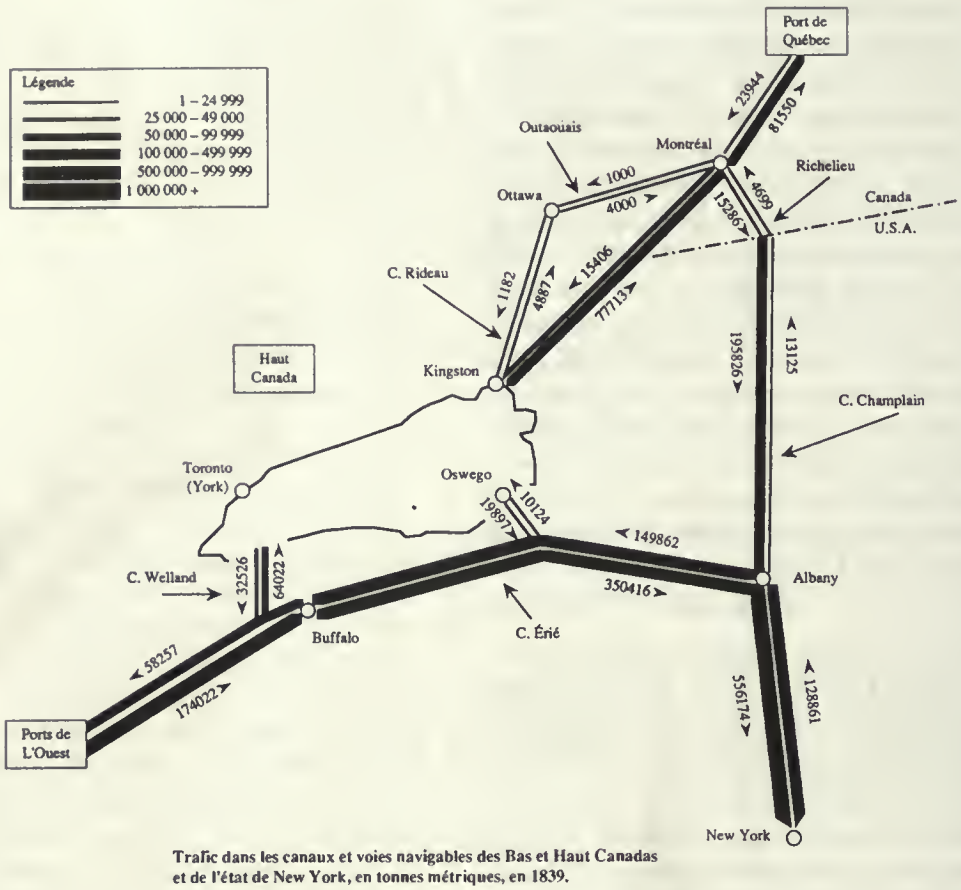


FIGURE 59. Trafic des cargaisons sur les canaux et les voies navigables du Canada (Haut et Bas) et de l'État de New York, en tonnes métriques, en 1839.

navire à vapeur GREAT BRITAIN mérita l'estime et la satisfaction de beaucoup de passagers. Il pouvait transporter jusqu'à 1 000 passagers entre Prescott et York, avec arrêts à Brockville, Kingston et Oswego ; il accomplissait ce voyage aller-retour en cinq jours[86]. Le port canadien le plus actif des Grands Lacs à la fin des années 1840 était Kingston, véritable plaque tournante, carrefour de circulation maritime. Ses quatre fonctions portuaires étaient : une fonction d'escale sur la route du Saint-Laurent entre Montréal et les ports des Grands Lacs, rôle qu'il conserva pendant un siècle avec ses transbordements et ses transferts de cargaisons ; une fonction locale et régionale de centre de redistribution avec les ports de la baie et la péninsule de Quinté et les havres et les villages des Mille-Îles et du haut Saint-Laurent ; une fonction de tête de ligne du canal Rideau et, enfin, une fonction internationale

86. A.L. Johnson, The Transportation Revolution on Lake Ontario 1817-1867, Kingston and Ogdensburg, *Ont. Hist.*, vol. LXVII, nº 4, p. 201.

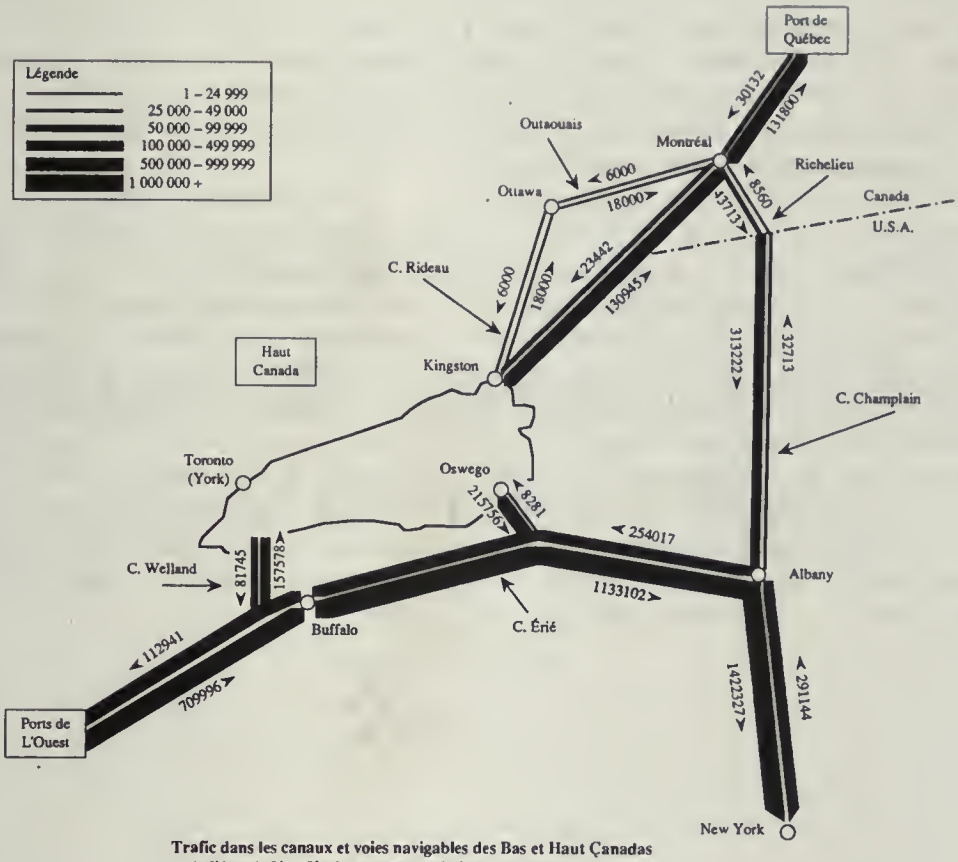


FIGURE 60. Trafic des cargaisons sur les canaux et les voies navigables du Canada et de l'État de New York, en tonnes métriques, en 1849.

à cause des échanges quotidiens avec les ports d'Oswego, de Rochester, de Cape Vincent et de Sackett Harbor [87].

SYNTHÈSE DE LA CIRCULATION MARITIME EN AMONT DE MONTRÉAL

Toute l'activité économique et commerciale des régions riveraines du Saint-Laurent supérieur et des Grands Lacs était tournée vers les voies navigables. Les transports par eau assuraient les déplacements des passagers, des cargaisons, des marchandises, du courrier et des matériaux de construction. La vie même de ces régions en dépendait presque exclusivement. Les premières routes étaient perpendiculaires au rivage; les routes parallèles vinrent par la suite; elles étaient complémentaires aux voies fluviales, aux canaux et aux liaisons maritimes entre les ports des Grands Lacs.

Vers 1830, la route du canal Érié était la plus importante de toutes, avec des tonnages d'un demi-million de tonnes qui augmentèrent à 2,5 millions par année en 1847-1849. Au second rang, le canal Champlain avait des tonnages de

87. B.S. Osborne et D. Swainson, *Kingston, Building on the Past*, p. 155-165.

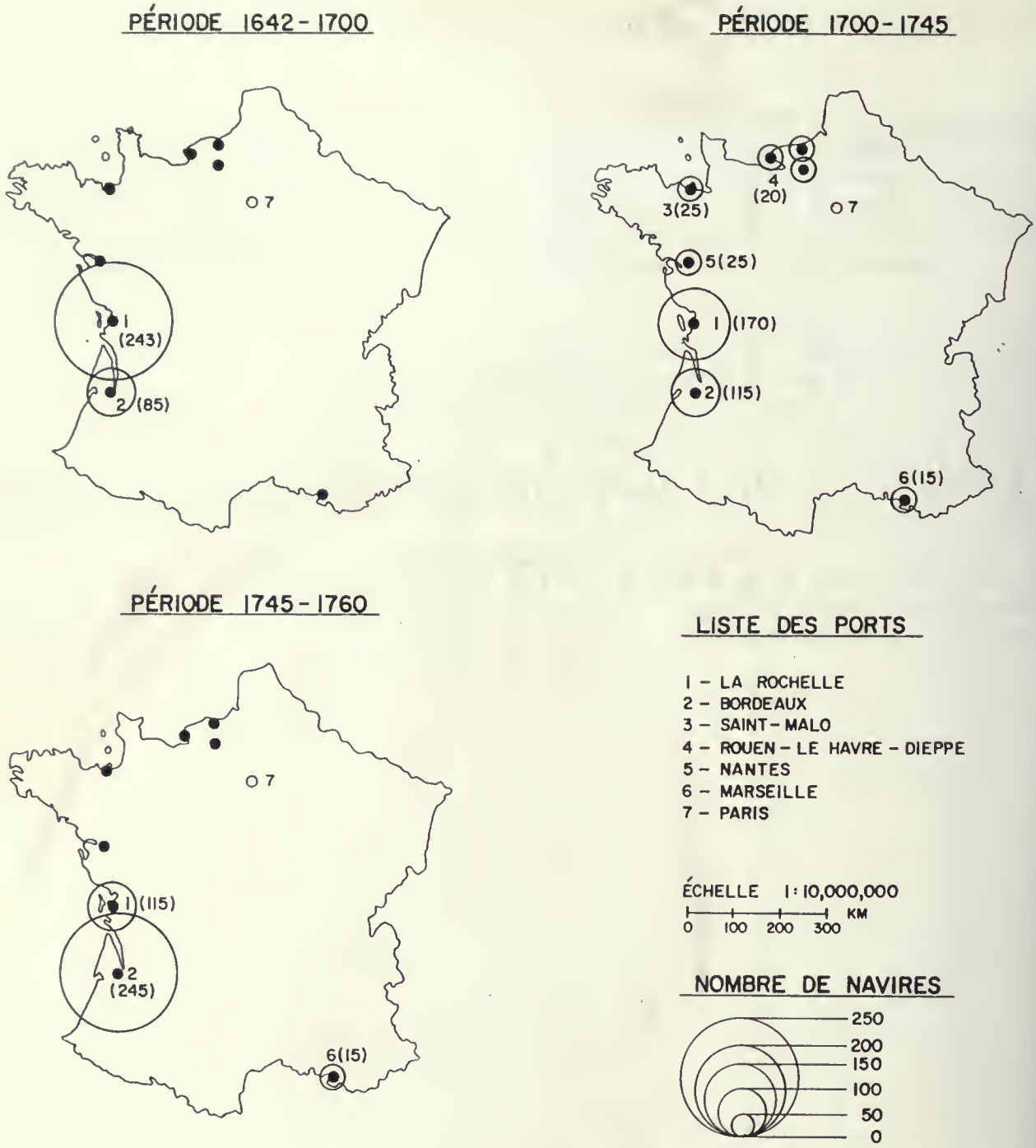
l'ordre de 200 000 tonnes pendant la décennie 1836-1846. Le tonnage passa à 300 000 tonnes par la suite sans connaître d'augmentation aussi forte que sur les autres canaux. C'était la plus vieille des routes connues et utilisées; la majorité de son trafic était destiné au nord de l'État de New York et au Vermont, avec un trafic canadien quatre à cinq fois plus important que celui qui empruntait la voie de l'Outaouais et du Rideau. La route du canal Welland était moins utilisée; quelque 75 000 tonnes par année l'empruntaient au cours de la première période. À cause du développement des régions plus à l'ouest, son trafic tripla en moins de quinze ans; il surpassa celui de Lachine dès 1840. Il comptait un tonnage américain important dès son ouverture. Le canal Lachine est ici représentatif de la route du Saint-Laurent, car le tonnage qui remontait ou descendait l'Outaouais, d'après nos estimés, ne représentait qu'entre six et quinze pour cent du total. Le trafic de transit à Lachine augmenta sans bonds spectaculaires d'une année à l'autre. La route du Saint-Laurent, reconnue comme l'axe économique des deux Canadas, n'avait pas encore réussi à reprendre tout le trafic canadien d'exportation vers la Grande-Bretagne.

On a dressé des cartes de la circulation des cargaisons en 1839 et en 1849 (figures 59 et 60). Ces graphiques démontrent le rôle primordial de pôle d'attraction qu'avaient déjà le port et l'agglomération new-yorkaise, les quantités beaucoup plus considérables en descendant qu'en montant, le trafic continu de la route du sud, de Buffalo à Albany, mais aussi celui passant par les canaux Oswego et Welland, et enfin l'augmentation des tonnages par la route du Saint-Laurent entre ces deux années (presque le double) malgré la rivalité des routes parallèles et des chemins de fer naissants[88].

88. Il ne faut pas oublier que, pour tous ces canaux, le trafic local de sable, de gravier, de pierre, de bois de construction ou d'autres marchandises en vrac n'est pas inclus. Les seules données que l'on connaisse sont celles du trafic local sur le canal Érié, et il était très volumineux.

QUATRIÈME PARTIE

L'évolution des horizons maritimes et de l'arrière-pays



LIAISONS MARITIMES ENTRE LES PORTS DE FRANCE ET LE PORT DE QUÉBEC 1642 - 1760

NOMBRE DE NAVIRES À DESTINATION DE QUÉBEC PAR PORT FRANÇAIS

FIGURE 61. Liaisons maritimes entre les ports de France et le port de Québec entre 1642 et 1760 d'après le nombre de navires à destination de Québec. La Rochelle fut le port le plus important pendant un siècle ; il fut remplacé par Bordeaux après 1745.

CHAPITRE 12

Horizons maritimes du port de Québec entre 1608 et 1850

L'HORIZON MARITIME OU L'AVANT-PAYS AU TEMPS DE LA NOUVELLE-FRANCE (1608-1760)

Le port de Québec était relié au monde extérieur par trois routes maritimes distinctes qui se rejoignaient toutes à l'entrée du golfe Saint-Laurent. La route maritime la plus importante et la plus névralgique était celle avec les ports de la France métropolitaine. La Rochelle et Bordeaux jouèrent un rôle primordial dans le commerce et les échanges avec Québec. Ce fut la seule liaison maritime véritable au XVIIe siècle. La deuxième route, qui prit de l'ampleur vers la fin de ce XVIIe siècle, reliait Québec aux autres colonies françaises, les îles du golfe, Terre-Neuve, l'île Saint-Jean (île du Prince-Édouard), l'île Royale (île du Cap-Breton), les îles Saint-Pierre et Miquelon et l'île d'Anticosti. C'était la route du cabotage au long cours auquel participaient des marchands-armateurs canadiens qui s'assurèrent tranquillement une participation à ce trafic régional. On a appelé cette route la route du golfe. La troisième était la route des Antilles. Les navires qui voguaient sur cette troisième route assuraient les liaisons entre Québec, Louisbourg et Saint-Pierre en Martinique. Elle devint, avec le développement du trafic triangulaire, la route principale des échanges et des communications. Des marchands-armateurs canadiens et antillais offrirent un service direct entre les colonies en se servant du port de Louisbourg comme port de transbordement ou en liaison directe entre Québec et les principaux ports des Antilles.

LES LIAISONS AVEC LES PORTS DE LA MÉTROPOLE (FIGURE 61)

La grande denrée d'exportation de la Nouvelle-France fut la fourrure. S'il n'y avait eu que cela, on en aurait conclu judicieusement qu'il s'agissait avant tout d'une colonie d'exploitation et non de peuplement, mais dès que cela fut possible, on commença à exporter vers les îles du golfe et les Antilles d'autres produits fabriqués, cueillis, ramassés ou pêchés en Nouvelle-France. Le seul fait qu'on expédiait autre chose que des fourrures, en quantités qui s'accroissaient d'année en année, signifie que l'on pensait à diversifier l'économie et le commerce afin de les rendre plus viables. Des milliers de quintaux de farine et de légumes prirent la route de Louisbourg. Chaque année, plusieurs navires se rendaient à l'île Royale chargés de vivres; d'autres allaient aux Antilles françaises,

dont la Martinique, transportant du bois de construction, des chevaux, des légumes et des salaisons, de la farine et du poisson, et revenaient avec du sucre, du coton, de la mélasse et du gingembre. Le blé cultivé dans la vallée du Saint-Laurent devenait une denrée d'exportation, mouvement précurseur d'un commerce qui allait caractériser le Canada. Les marchands importaient des produits finis, tels les vins et les eaux-de-vie, les huiles, les condiments, les soieries, les toiles et les flanelles, la quincaillerie, les fusils, les outils et les souliers. Tout cela venait de la Métropole et un peu des Antilles. Une grosse partie des tonnages déchargés dans le port était directement reliée aux navires de guerre, à la flotte et aux approvisionnements et aux fournitures militaires[1].

Il y eut pourtant aussi, pendant cette période de 150 ans, des navires qui vinrent d'ailleurs ou allèrent décharger leurs cargaisons dans des ports de pays étrangers. Le sloop MARY, armé par Samuel Vetch de Boston, se rendit à Québec en 1701 et fit deux voyages, transportant de la farine, de la bière et des denrées générales[2]. On n'est pas certain du nombre de navires anglais, enregistrés à Boston ou dans d'autres ports de la Nouvelle-Angleterre, qui vinrent à Québec, mais il y en eut plusieurs, comme certains navires français ou étrangers en provenance ou à destination de New York, Bilbao, La Havane, Plymouth et même Hambourg[3]. Quant à la contrebande, elle existait surtout entre la Nouvelle-Angleterre, New York et la Nouvelle-France.

Certains ports français ont joué un rôle plus important que d'autres à un moment donné. Ainsi, Champlain a quitté Honfleur en 1608 pour fonder Québec, signalant l'influence prépondérante des ports de la Manche, dont Rouen et Dieppe, aux premiers temps de la colonie. Après 1642, le port de La Rochelle devint le grand port d'origine des cargaisons et des passagers à destination de la Nouvelle-France, rôle qu'il conserva pendant presque cent ans. Vers 1730-1740, Bordeaux devint le port par excellence d'où l'on armait des navires pour le Canada; il conserva ce rôle jusqu'en 1760. Dans la première moitié du XVIIIe siècle, d'autres ports devinrent des ports d'origine du commerce avec la colonie, dont Saint-Malo, Rouen, Le Havre, Nantes, Bayonne et Marseille.

Les liaisons maritimes entre les ports français et Québec étaient vitales pour plusieurs raisons. C'était la route des communications, des messages, des ordres, des édits, du commerce, des lettres de change, des comptes et des achats, des approvisionnements et des produits manufacturés qu'on ne fabriquait pas encore en Nouvelle-France. C'était aussi la route du vin, des munitions et des armements, la route du soutien et des renforts militaires, la route du peuplement indispensable à la survie d'une colonie éloignée et implantée sur les rives d'un fleuve qui n'était qu'une des entrées d'un continent à découvrir. C'était enfin la route des contacts familiaux, des armateurs et des commerçants qui exploitaient des sociétés maritimes, des comptoirs et des entrepôts des deux côtés de l'Atlantique, et qui possédaient les contacts avec les marchés métropolitains et européens tant pour les importations de fourrure et de bois que pour l'exportation des produits finis de consommation et de quincaillerie. La route de l'Atlantique était le lien de base entre la métropole et la colonie, et quand elle était menacée ou coupée, toute l'économie s'en ressentait.

Quelques grands marchands-armateurs ont joué un rôle primordial durant la période dominée par les intérêts maritimes de La Rochelle. Antoine Pascaud et Simon Lapointe furent les plus actifs sur la route de l'Atlantique Nord. Leurs navires transportaient près de vingt-cinq pour cent du commerce entre la métropole et sa colonie[4]. Les

1. G. Frégault, Histoire de la Nouvelle-France, *La guerre de la Conquête*, p. 436-437.
2. J.S. Pritchard, *Ships, men and commerce*, p. 152.
3. *Ibid.*, p. VII et VIII.
4. *Ibid.*, p. 328-330.

deux autres grands armateurs étaient Charles Bourgine et Charles Fleury Deschambault[5].

L'un des armateurs les plus en vue fut sans doute la Société du Canada, mieux identifiée à Dugard de Rouen. Ce négociant-marchand exploitait ses navires à partir de ports de la métropole, même si lui et ses collègues étaient identifiés comme des marchands-armateurs de Rouen. Leurs navires voyageaient entre les ports de Québec, Louisbourg, Saint-Domingue et Saint-Pierre de Martinique et les ports français de l'Atlantique. Des trente voyages qu'ils firent au Canada, excluons les quatre départs des nouveaux navires construits à Québec que les propriétaires affectèrent à d'autres services. Des vingt-six voyages qu'ils effectuèrent entre 1730 et 1749, vingt navires quittèrent Le Havre à destination de Québec et en retournant au Havre, cinq d'entre eux s'arrêtèrent à Louisbourg, trois autres se rendirent à la Martinique lors de voyages triangulaires; quant aux six autres, ils partirent de Bordeaux et de Honfleur[6].

Dugard exploitait plusieurs navires sur la ligne Métropole/Antilles; dans ce cas, le port d'origine était un port de l'Atlantique, Nantes, Bordeaux ou Lorient. Cette société composée de marchands huguenots avait des contacts commerciaux étrangers dans les grands ports de la Mer du Nord, Hambourg, Amsterdam, Londres, Bilbao et Cadiz en Espagne ainsi que Cork en Irlande. Elle avait aussi ses contacts avec les autres marchands français des ports de la Manche, de l'Atlantique et de la Méditerranée. Elle faisait partie du réseau protestant qui contrôlait le grand commerce sur l'Atlantique, ce qui était un avantage appréciable pour l'écoulement des produits canadiens sur le marché français ou ceux d'Europe et pour les achats et l'entreposage des produits à exporter vers Québec et Louisbourg.

Les armateurs de Bordeaux prirent la vedette après 1740 avec l'arrivée des navires de la maison David Gradis et fils. David père devint armateur en 1711 avec l'achat d'un premier bâtiment, le TIGRE, auquel il ajouta plusieurs autres navires jusqu'en 1720[7]. Il exploitait un service vers les Antilles, dont Saint-Domingue et Martinique. Son fils, Abraham, prit la direction de la société en 1746; il en devint l'âme dirigeante et l'un des plus grands armateurs de France. La guerre pour la succession d'Autriche fut néfaste; Gradis perdit des bâtiments dès le début des hostilités. Les pertes des bâtiments et les taux excessifs des assurances étaient compensés par des prix de fret de 180 et 200 livres par tonneau[8]. Le premier navire qu'il envoya au Canada fut le FORT-LOUIS en 1744 pour le compte du roi (intendant Hocquart). Comme il perdit le bâtiment à son deuxième voyage en 1745, Gradis n'arma pas d'autres navires avant 1749, après avoir fondé une société du Canada II, avec Bigot et Bréard en 1748. Cette société dura jusqu'en 1756. Le navire affecté à ce commerce fut la RENOMMÉE qui vint neuf fois au Canada. On n'a pas de détails sur les types de bâtiments, on suppose qu'ils étaient tous des navires à trois-mâts, de type carré ou barque et d'un tonnage respectable, variant entre 80 et 700 tonneaux. Après 1755, les navires qu'il envoya (26 en tout entre 1756 et 1759) étaient tous pour le compte du roi (munitionnaire J. Cadet). Les autres armateurs bordelais qui étaient actifs sur l'Atlantique Nord étaient J.J. de Bethmann, Pierre Baour, Pierre Desclaux, Latullière et Lamalétie, Simon Jauge, Pierre Pennes et d'autres[9].

Joseph Cadet n'était pas un armateur professionnel[10]. Il n'avait pas grandi dans ce milieu; au contraire, c'est dans la boucherie et dans l'approvisionnement des viandes pour les troupes qu'il avait fait son apprentissage. On le mentionne ici parce

5. Ces quatre marchands armèrent un navire annuellement entre La Rochelle et Québec pendant vingt à trente ans (1715-1745), D. Miquelon, *New France 1701-1744 — «A supplement to Europe»*, p. 127.
6. D. Miquelon, *Dugard of Rouen...*, appendice «B», p. 171-189. Voir tableau 5-1.
7. J. de Maupassant, *Un grand armateur de Bordeaux, Abraham Gradis, 1699-1780*, p. 6.
8. *Ibid.*, p. 23.
9. *Ibid.*, p. 53-54. Voir tableau 5-2.
10. J.F. Bosher,- Cadet, Joseph-Michel, *DBC*, vol. IV, p. 134-139.

qu'avec son accès aux approvisionnements des troupes, allié à sa fonction de munitionnaire en Nouvelle-France, il devint armateur par la force des choses, ce qui lui donna un contrôle quasi complet sur leur distribution. Il s'initia et participa aussi au commerce triangulaire classique. Comme il était né à Québec et qu'il y passa presque toute sa vie d'affaires, on peut, jusqu'à un certain point, le qualifier d'armateur canadien. Il contrôlait plusieurs navires. On parla même de l'achat de LA MARIANNE en co-propriété et du senau LE SAINT-JEAN en 1751 ; il acheta LE JOSEPH en 1752, L'ESPÉRANCE en 1775 et LE RAMEAU en 1756[11]. On rapporte qu'il avait acquis LE MACHAULT qui coula dans les eaux de la baie des Chaleurs et dont on a ramené récemment en surface une partie de la cargaison[12]. Il retourna en France et y mourut.

Au milieu du XVIIIe siècle, le port de Québec avait l'appui des Chambres de commerce françaises des principaux ports qui faisaient des affaires avec le Canada. Elles étaient toutes inquiètes de la cession possible de cette colonie à l'Angleterre, en particulier les chambres de La Rochelle, Marseille et Bordeaux. Pour elles, le Canada était indispensable à la France. Pritchard sème un doute quand il écrit dans la conclusion de son article que les agents des marchands-armateurs de Bordeaux qui étaient apparus sur la scène dans la dernière décennie, étaient là non à cause du commerce avec le Canada, mais parce qu'il y avait de l'argent à faire au moment où le gouvernement dépensait des sommes énormes pour des fins militaires[13]. Pourtant Maurepas et La Galissonnière, en 1745 et 1750, reconnaissaient le potentiel futur du Canada. Maurepas, dans son mémoire sur la marine et le commerce, décrit «la gravité de la crise de la marine française dans ses relations avec les colonies et l'activité commerciale et politique de la France»[14]. «Nous y portons des vins, farines, sels et autres denrées du cru du Royaume qui nous sont superflus, ainsi que des toiles, étoffes et autres marchandises de nos manufactures : nous en tirons en échange des sucres, indigo, pelletries, morue et autres denrées et marchandises dont nous consommons seulement la moindre partie, et portons le superflu aux étrangers qui nous en fournissent la valeur; partie aussi en marchandises qui nous manquent, et partie en argent. On concevra aisément combien ce commerce de nos colonies est avantageux au Royaume»[15].

En 1750, Barrin de La Galissonnière, qui avait été nommé gouverneur intérimaire du Canada, s'inquiétait des courants de pensée et des politiques défavorables à cette colonie lointaine. Il s'exprima clairement dans son *Mémoire sur les colonies de la France dans l'Amérique septentrionale*[16]. Citons deux titres d'articles : *article 2e Objections contre la conservation du Canada et de la Louisiane; article 3e De l'importance et de la nécessité de conserver le Canada et la Louisiane*. Il concluait cet article par ces mots : «Tout ce que l'on vient d'exposer démontre suffisamment qu'il est de la dernière importance et d'une nécessité absolue de n'omettre aucun moyen et de n'épargner aucune dépense pour assurer la conservation du Canada, puisque ce n'est que par là qu'on peut parvenir à soustraire l'Amérique de l'ambition des Anglais, et que le progrès de leur empire dans cette partie du monde est ce qu'il y a de plus capable de leur donner la supériorité en Europe»[17]. Langage prophétique.

---

11. André Côté, *Joseph-Michel Cadet, 1719-1784, munitionnaire du roi en Nouvelle-France*, p. 86 et suivantes. Nous n'avons pas de détails au sujet de l'exploitation de sa flotte. Côté décrit bien l'entreprise et l'organisation des approvisionnements de la colonie.
12. C. Sullivan, *L'héritage du Machault. Une collection d'artefacts du XVIIIe siècle*, ministère des Approvisionnements et Services, Ottawa, 1986, 107 p.
13. J.S. Pritchard, *The pattern of French colonial shipping*, p. 200.
14. R. Lamontagne, *Aperçu structural du Canada au XVIIIe siècle*, p. 59.
15. Lamontagne reproduit le texte intégral de ce mémoire de Maurepas qui date de la fin de l'année 1745, dont les considérations sont teintées par la perte momentanée de Louisbourg, *ibid.*, p. 64.
16. Ce texte est reproduit dans le volume de R. Lamontagne, *Aperçu structural du Canada au XVIIIe siècle*, p. 93 à 112.
17. *Ibid.*, p. 100.

Les prix et les coûts évoluèrent rapidement à la hausse avec la guerre de la succession d'Autriche et la guerre de Sept Ans. En 1745, Gradis demanda un prix de 200 livres par tonneau de fret vers la Guyane[18]. Par contre, en 1745, le prix convenu pour le FORT-LOUIS fut de 180 livres par tonneau; quant aux passagers, le prix était de 300 livres pour la traversée «pour chacun de ceux qui seraient nourris à la table du capitaine, de 150 livres pour ceux qui le seraient à l'office et de 120 livres pour ceux dont la nourriture serait fournie à ration simple»[19]. En temps de paix, entre 1748 et 1755, le prix du fret était en moyenne de 80 livres par tonneau; en 1758, il grimpa à 400 livres par tonneau[20].

Était-il payant d'affréter ou d'armer un navire pour la Nouvelle-France? Si le profit réalisé à la vente de la cargaison à Québec était régulier, la réponse est affirmative. Ce n'était pas toujours le cas. C'est en transportant des produits manufacturés, des munitions, des armes, des passagers, des outils et de la quincaillerie et surtout des approvisionnements et des marchandises sèches, des produits de plus grande valeur que des matières premières non transformées et de moindre prix, qu'on y trouvait son compte et son profit. Il était nécessaire, à ce moment-là, qu'on puisse payer le voyage de retour à même les profits réalisés à l'aller, même si l'on ne pouvait pas y trouver de fret à transporter. Les cargaisons canadiennes de morue, de bois et les petites quantités de fourrures qu'on pouvait transporter ne représentaient pas des profits exorbitants à leur arrivée en France. N'oublions pas qu'un navire se déprécie, s'assure, qu'il faut payer l'équipage et le nourrir, bref, que ses frais d'exploitation doivent aussi être calculés.

Les marchands-armateurs de La Rochelle et de Québec, qui avaient bâti leurs lignes de navigation pendant près d'un siècle, se trouvèrent coincés et incapables, après 1745, de trouver les capitaux et les crédits nécessaires pour continuer leurs opérations maritimes, c'est-à-dire obtenir des contrats de transport du gouvernement. Les marchands-armateurs rochelais et canadiens n'étaient pas de gros marchands; ils n'avaient pas des contacts commerciaux européens étendus. Cette opinion de Pritchard est tout à fait valable[21]. Les opérations financières du transport maritime entre la métropole et la Nouvelle-France furent toujours nerveuses et incertaines dans un monde rempli d'impondérables et de risques. On chercha à diminuer ces risques et à rentabiliser les opérations en développant le trafic triangulaire, en transportant des quantités plus volumineuses de produits nécessaires, parce que complémentaires, comme le sucre et la mélasse ou des dérivés comme le rhum et la gildive. Le commerce par mer entre l'Angleterre et la Nouvelle-Angleterre, qui exportait des produits plus variés, ressemblait beaucoup à celui entre la France et le Canada; on passait par les Antilles anglaises avant de retourner vers les ports anglais. Comme le souligne Pritchard, entre la Virginie et l'Angleterre, on voyageait directement, car avec le tabac transporté vers l'Est et des produits manufacturés transportés vers l'Ouest, on trouvait assez de cargaisons payantes dans les deux sens, ce qui rendait cette ligne maritime profitable. Les navires étaient plus chargés, on y trouvait plus de fret à transporter de part et d'autre de l'Atlantique et, cela, sur une période non plus de sept mais de douze mois.

LE CABOTAGE AU LONG COURS

La deuxième route était celle du golfe, du cabotage au long cours, des services entre Québec et les petits ports des deux rives de l'estuaire et du golfe; elle incluait aussi les liaisons avec Terre-Neuve, l'île Saint-Jean et l'île Royale. Le cabotage a été presque continu des débuts du régime français jusqu'à la fin. Gaspé était un port important de redistribution. Il y avait deux types de liaisons pour lesquelles on ne possède pas de données statistiques; les premières étaient celles entre le

18. J. de Maupassant, *op. cit.*, p. 29.
19. *Ibid.*, p. 32.
20. *Ibid.*, p. 39 et 65.
21. J.S. Pritchard, *The pattern of French colonial shipping*, p. 199.

port de Québec et les petits havres de la Nouvelle-France de l'Est, incluant la Gaspésie ; les deuxièmes étaient celles qui reliaient entre elles les trois grandes îles du golfe, Terre-Neuve, l'île Saint-Jean et l'île Royale.

Le port de Plaisance à Terre-Neuve était le port de redistribution et d'échanges, celui où l'on regroupait les stocks de morue avant de les expédier vers l'Europe, et celui où l'on se procurait les vivres, les outils et les gréements de pêche. Le trafic avec Plaisance cessa en 1713 avec le Traité d'Utrecht. Gaspé et Plaisance étaient des ports d'escale au retour vers la France ou vers les Antilles avant le retour vers la métropole. Après Plaisance, Louisbourg assumera ce rôle de port d'escale, avec beaucoup plus d'ampleur et d'importance[22]. Tout ce que Louisbourg avait à offrir, sa seule ressource, c'était la morue destinée au marché des Antilles et d'Europe. À cause de sa fonction de transfert et d'entrepôt, on y trouvait des denrées variées de Nouvelle-Angleterre, des Antilles et de France. C'est là que s'échangeaient, légalement et illégalement, les marchandises des deux empires, le français et l'anglais. «*Cape Breton at the heart of the triangle was magnificently situated to provide rest, refreshment, warehousing and exchange facilities*»[23]. Les liaisons maritimes de Louisbourg avec les ports de la Nouvelle-Angleterre et New York ainsi qu'avec les ports de la Nouvelle-Écosse et du Nouveau-Brunswick (l'ancienne Acadie) étaient, après 1713, des prolongements normaux des liaisons maritimes du port de Québec. Louisbourg jouait le rôle d'avant-port à celui de Québec au fond de l'estuaire du Saint-Laurent.

Au sujet du trafic avec l'île Saint-Jean, on possède peu de détails. La majorité des 2 000 habitants étaient des pêcheurs et leurs familles. Les échanges se faisaient surtout avec Louisbourg[24]. «En 1734, par exemple, trente cargaisons de denrées alimentaires, pois, farine et biscuits, sont expédiées à l'île Royale et à l'île Saint-Jean, produits qui font partie du chargement de sept navires en partance pour les Antilles»[25]. Denys de la Ronde, lieutenant du Comte de Saint-Pierre à qui on avait octroyé l'île Saint-Jean en 1719, recommanda la construction de trois navires, l'un de cent tonneaux pour transporter en France la pêche d'été de la morue, l'un de soixante-cinq tonneaux pour le commerce avec les Antilles et l'un de vingt-cinq tonneaux pour la chasse aux phoques autour des îles de la Madeleine[26]. Clark conclut justement que ces trois types de navires illustraient bien les intérêts commerciaux et les liaisons maritimes françaises dans le golfe.

LES LIAISONS MARITIMES AVEC LES ANTILLES

Cet horizon maritime lointain comptait beaucoup dans les échanges commerciaux entre les deux régions de l'empire français. Il y avait trois types de marchands-armateurs dont les navires s'arrêtaient à Louisbourg : les Français de la métropole, avec les plus gros navires qui faisaient escale à Saint-Domingue, à la Martinique et à la Guadeloupe, en route vers la Louisiane, les Canadiens et les Antillais qui faisaient escale ou non à Louisbourg et armaient des navires plus petits. La liste des cargaisons en demande d'année en année représentait bien la complémentarité des deux économies, l'une d'un pays de latitude moyenne, à température tempérée et froide, partie intégrante d'un grand bassin de drainage, l'autre d'un pays tropical et insulaire. D'autres produits apparurent dans les échanges au fur et à mesure que l'on développa et multiplia ce commerce.

Le trafic était-il payant sur cette route maritime ? L'exemple de l'AIGLE qui effectua un voyage aller-retour en 1739 entre Québec et Saint-Pierre de

22. Voir la planche 23 de l'*Atlas historique du Canada* qui résume bien les liaisons locales et le rôle du port de Plaisance (Placentia) à la fin du XVIIe siècle.

23. A.H. Clark, *New England's role in the underdevelopment of Cape Breton Island during the French Regime 1713-1758* dans *Can. Geog.*, IX, 1, 1965, p. 6.

24. D'après le recensement du Sieur de La Roque en 1752, tel que rapporté par A.H. Clark, *Three centuries and the island*, p. 33.

25. A. Lunn, *op. cit.*, p. 63.

26. A.H. Clark, *op. cit.*, p. 28.

la Martinique est révélateur (tableau 12-1). D'après les transactions commerciales, l'armateur propriétaire réalisa un bénéfice brut de 19 356 livres ; en déduisant de ce montant les frais d'exploitation du navire (14 019 livres), on obtient un bénéfice net de 5 337 livres[27]. Mathieu ajoute qu'il faut déduire la commission à la vente et les frais de déchargement à la Martinique qui atteignaient facilement 900 livres, laissant à l'armateur propriétaire au plus 4 500 livres de profit[28]. L'intendant Hocquart estimait des profits-bénéfices d'environ vingt à trente pour cent[29]. Cela semble excessif. Si l'on se fie à l'étude érudite de la flotte de Dugard qui exploitait ses navires sur les deux routes à la fois, la ligne directe France-Québec et retour et la ligne triangulaire avec une escale en Martinique, les profits étaient moindres. Miquelon conclut qu'entre 1729 et 1743, le profit moyen par année était de 7,5 %, et qu'entre 1743 et 1748, il était de 6,9 %. Il s'agit cependant d'un pourcentage d'accroissement ou de diminution de l'avoir total de la société[30].

TABLEAU 12-1

État des revenus et dépenses en livres tournois d'un voyage aller-retour de l'AIGLE en 1739, entre Québec et Saint-Pierre de Martinique

Transaction	Dépenses (en livres)	Revenus (en livres)
Achats aux Antilles	8 500	
Vente à Québec	5 068	16 200
Achats à Québec		
Vente aux Antilles		16 724
Total des valeurs des cargaisons	13 568	32 924
Frais d'exploitation du navire		
Radoub ordinaire	1 531	
Fourniture à l'équipage	337	
Frais à Québec	3 551	
Assurances	600	
Salaires à l'équipage	7 200	
Amortissement	800	
TOTAL	14 019	

Source : J. Mathieu, *Le Commerce entre la Nouvelle-France et les Antilles au XVIIIe siècle*, p. 201.

LES MARCHANDS DU CANADA

Bien qu'il y eût des marchands-armateurs d'origine canadienne et antillaise qui exploitaient leurs navires surtout sur les lignes entre Québec, Louisbourg et Saint-Pierre en Martinique ou Saint-Domingue, ils n'avaient pas les capitaux, les ressources, les contacts commerciaux, les flottes variées, les réseaux de distribution et le même savoir-faire que les marchands-armateurs français de la métropole. Ces derniers étaient les «grands» ; les «marchands de Québec», les Canadiens et les Antillais étaient les «petits». Les «grands» faisaient partie d'un groupe de marchands qu'on a appelé, à juste titre, les marchands du Canada. Dans son étude de ces hommes d'affaires, Bosher distingue deux sous-groupes : les marchands catholiques, qui dominèrent le commerce entre 1675 et 1730 et étaient alliés au pouvoir en place, à l'Église catholique d'alors et à la monarchie, les Bourbons, et les marchands protestants, huguenots d'origine, qui durent s'enfuir après l'édit de Nantes ou se faire passer pour catholiques en se convertissant, du moins en apparence[31]. Les marchands du Canada n'étaient pas canadiens, on les nomma ainsi parce qu'ils faisaient des affaires au Canada. Ils venaient surtout de La Rochelle, de Bordeaux et des autres ports de France et des environs. Très peu étaient nés à Québec. Un grand nombre était des marchands-armateurs engagés dans le commerce maritime en général, dont l'un des intérêts de la société était le commerce avec le Canada.

27. J. Mathieu, *op. cit.*, p. 201.
28. *Ibid.*, p. 201.
29. Rapporté par Mathieu, *ibid.*, p. 203.
30. D. Miquelon a analysé en détail les aspects financiers et commerciaux de la flotte de Dugard entre 1729 et 1478 dans le chapitre 4, «Questions of finances 1729-1742», et dans son appendice D, Investment, Outlay and Profit, *Dugard of Rouen*, p. 198-214.
31. J.F. Bosher, *The Canada Merchants 1713-1763*, Oxford Univ. Press, Oxford, 1987, XIV, 234 p. Étude concise sur l'origine sociale de certains marchands faisant affaires au Canada, leurs intérêts, leurs problèmes, leurs différences religieuses et ethniques.

Le premier sous-groupe jouissait de l'appui de l'autorité en place, représentée au Canada par le gouverneur et l'intendant, les officiers militaires, responsables des forts construits le long des voies navigables nord-américaines, et les chefs de poste de traite. Bosher a dépeint l'arbre généalogique de quelques-unes de ces familles de marchands catholiques qui commerçaient avec le Canada, dont la famille Fleury-Deschambault, présente à Québec de 1671 à 1742, basée à La Rochelle, et le clan Pascaud, comme il le désigne, présent au Canada de 1697 à 1760 et qui opérait de La Rochelle et de Bordeaux[32]. Rappelons deux autres noms de marchands influents catholiques, Jean Jung et Jean-André Lamalétie. Bosher relie aux familles de marchands catholiques deux niveaux de gens mêlés aux milieux administratifs en poste au Canada, la classe des officiers de marine présents de plusieurs façons dans le commerce au temps du régime français, l'exemple qu'il cite est celui du clan Castaing, Cercelier, Lustre et Rodrigue basé à La Rochelle. Le représentant le plus connu de ce groupe d'officiers engagés dans ces rapports avec les familles de marchands fut Péan (Michel-Jean-Hughes), l'associé de Bigot, Varin, Bréard et Cadet, impliqués dans la célèbre affaire du Canada dont le règlement de comptes eut lieu après la chute du pays en 1760[33]. À l'autre niveau, plus élevé dans l'échelle sociale et formé de gens qui demeuraient tous dans la métropole, on trouvait les financiers du gouvernement, «ceux qui ramassaient, dépensaient, ou autrement géraient les fonds gouvernementaux»; les fermiers généraux en étaient le meilleur exemple, suivis des receveurs généraux et des trésoriers généraux[34]. Ils étaient représentés au Canada par des personnages en poste, dont celui de pourvoyeur et munitionnaire des forces françaises en la personne du plus connu d'entre eux, Joseph Cadet.

L'autre sous-groupe était celui des marchands protestants de La Rochelle, Bordeaux, Rouen et Nantes, qui n'avaient pas l'appui des Bourbons mais celui du milieu des grandes affaires, du monde maritime, financier et économique, des protestants d'Angleterre, de Hollande, d'Allemagne, de Suisse et des colonies anglaises du Nouveau-Monde. Leur influence s'accrut à partir de 1740 quand la Couronne leur demanda de transporter soldats, munitions et approvisionnements vers les colonies. Les familles ou les clans les plus puissants dans le commerce du Canada furent le clan Baudet-Thouron et le clan Alies-Garasché-Meynardie-Paillet de La Rochelle, celui de Goudal-Messac de Bordeaux et celui de Dugard de Rouen[35]. Il y avait un autre sous-groupe, celui des marchands-armateurs juifs qui, en même temps que les Huguenots, devinrent très actifs dans le commerce avec le Canada; les plus connus furent Abraham et David Gradis de Bordeaux, associés à Péan, Bigot et Cadet, qui assurèrent une grande partie des approvisionnements de la colonie pendant les dernières années de la guerre de Sept Ans.

Plusieurs de ces marchands ne vinrent jamais au Canada, d'autres membres de leur famille s'établirent au Québec, représentant leurs intérêts de l'autre côté de l'Atlantique; après plusieurs années au Nouveau-Monde, ils retournaient en France.[36]

LES HORIZONS MARITIMES APRÈS 1760

L'horizon maritime du port de Québec, et à un moindre degré, celui de Montréal et des autres

32. Les arbres généalogiques sont ceux de Fleury p. 58, Pascaud p. 59, Rodrigue p. 75, *ibid.*

33. «*These cases show that it was normal rather than exceptional for French officers to trade in the colonies, and that many were engaged in the Canada trade*» *ibid.*, p. 84.

34. Traduction littérale du texte de Bosher à la page 85.

35. *Ibid.*, p. 139, 143, 147.

36. Miquelon a bien résumé la liaison maritime la plus importante, celle entre la colonie et la métropole dans son étude de la Nouvelle-France : «*The picture for the period 1702-43 is thus clear: the persistent relation with La Rochelle; Bordeaux always dabbling, a favourite with Canadians on the make; the challenge of Rouen; these three giving rise to the establishment of factors, agents, partners or principals at Québec; and the spate of "seekers", ships bearing cargoes on speculation in the care of their captains or supercargoes, marchands forains from Nantes, Marseille or Saint-Malo. This was the transatlantic relation.*» p. 130.

ports des Maritimes, étaient circonscrits et contrôlés par deux lois qui régissaient le commerce maritime contrôlé lui-même par les intérêts britanniques. Ces deux lois, les *Corn Laws* et les Lois de la Navigation, toutes deux imposées dans la Grande-Bretagne de Charles II et de Cromwell (1660 et après), limitaient l'éventail des liaisons maritimes à quelques routes seulement. Elles restreignaient le commerce international et empêchaient la recherche et le développement de liens commerciaux avec des pays qui n'étaient pas d'allégeance britannique. Il fallait passer par Londres. Elles favorisèrent le commerce avec les États-Unis si rapprochés, et forcèrent indirectement l'économie de la colonie du Saint-Laurent à se contenter d'être une économie coloniale et régionale. On ne pouvait pas, à partir de ses propres ports, créer un rayonnement maritime étendu et complexe, le grand rayonnement maritime était celui des ports de Londres et de Liverpool dont Québec était l'un des comptoirs éloignés[37].

Il y avait quatre routes maritimes importantes, quatre liaisons régionales et internationales : la route de l'Atlantique Nord vers les ports de Grande-Bretagne ; la route vers les îles et les ports du golfe, Terre-Neuve, l'Île-du-Prince-Édouard, l'île du Cap-Breton et les autres ; l'extension de cette route vers Halifax et les ports de la côte atlantique des autres colonies nord-américaines ; enfin, la route vers les Antilles et les Caraïbes. Tous ces ports avaient une chose en commun, ils étaient tous britanniques, que ce soient ceux de la métropole ou ceux des colonies. Tout ce trafic était donc régi par les mêmes lois et les mêmes règlements, tout se transportait par navire battant même pavillon. Cela dura vingt ans. Après 1783, le pavillon américain fit lentement son apparition dans les ports canadiens des Maritimes et des Grands Lacs. Les liaisons commerciales avec les ports américains de la façade atlantique et les autres ports étrangers débutèrent vraiment après 1825.

LIAISONS AVEC LES PORTS DE LA NOUVELLE MÉTROPOLE (TABLEAU 12-2)

Les relations commerciales entre les ports de Grande-Bretagne et ceux du Saint-Laurent étaient vitales ; c'était la route des échanges entre cette nouvelle colonie nord américaine et la nouvelle métropole. On chargeait dans les ports de Londres, de Liverpool, de Bristol, de Cork et de Glasgow des cargaisons générales, incluant des produits manufacturés qui servaient aux besoins de la maison et du logement, et d'autres qui servaient aux besoins du commerce et de l'industrie. Ces cargaisons arrivaient directement par navire britannique ou indirectement, après une escale dans un des ports du golfe ou d'Halifax, ou encore de Boston ou de New York. Les navires repartaient vers les ports des autres colonies britanniques et des Antilles (70% environ). Dans le contexte d'une Amérique du Nord entièrement britannique, le grand trafic était acheminé entre les ports de la métropole et ceux de la côte atlantique, de Boston à Charleston. La route du Saint-Laurent vers le Canada était un embranchement de cette grande route de l'Atlantique Nord. Le trafic triangulaire était de deux types différents : le premier s'effectuait entre les ports de la métropole et ceux du Saint-Laurent ; au retour, ils se dirigeaient vers les ports d'Halifax, de Boston ou de New York ; de là, ils s'en allaient vers les îles occidentales, les ports de la Jamaïque, des Bahamas, de la Barbade et des îles sous le Vent. Après cette dernière escale, ils retraversaient l'Atlantique à destination d'un port métropolitain. Le deuxième type excluait les ports du Saint-Laurent ; il fonctionnait entre, par exemple, Londres, Halifax, Boston, Kingston (Jamaïque) et Londres.

À partir de 1775, mais surtout 1780, le trafic sera perturbé par la Révolution américaine, les incursions des corsaires américains à l'entrée du Saint-Laurent et la réorganisation nécessaire des lignes et des services maritimes. La révolution

37. Dans les études portuaires de langue anglaise, on traduit l'horizon maritime par *foreland* et l'arrière-pays par *hinterland*. Cette dernière expression est largement diffusée et s'emploie à toutes les sauces quand on décrit l'influence économique ou culturelle d'une ville par exemple.

américaine favorisa l'éclosion d'une marine marchande étatsunienne avec ses propres ports indépendants. La route directe entre les ports du Saint-Laurent et les ports anglais devint prépondérante. En 1786, le parlement de Londres adopta une loi qui excluait les navires américains du commerce avec la Grande-Bretagne; ils devinrent des navires étrangers alors qu'ils étaient classés comme navires coloniaux britanniques avant cette date[38]. L'acte fut connu sous le nom de *Lord Liverpool's Act* et spécifiait que tout navire de quinze tonnes et plus devait être enregistré dans un port britannique.

Le nouveau circuit triangulaire se faisait au départ des ports britanniques vers Québec et Montréal; après cette escale, on larguait les voiles et partait vers les Indes occidentales, avec ou sans escale à Halifax, pour ensuite retourner vers les ports de la métropole. Ce trafic triangulaire était une copie de celui que la France entretenait avec le Canada et les Antilles avant 1760. À la suite de cette réorganisation du trafic britannique, il y eut une augmentation de plus de vingt pour cent dans le nombre de navires arrivant directement de Grande-Bretagne et une augmentation assez forte dans le nombre de navires quittant Québec à destination des ports anglais, sans escale en cours de route. L'augmentation considérable du trafic de cette liaison maritime directe entre le Canada et la Grande-Bretagne, due aux exportations de bois et de céréales et à l'arrivée massive d'immigrants, confirma la prépondérance de cette liaison maritime. Son importance était encore plus grande qu'on le pense, car on affectait sur ces routes les plus gros trois-mâts dont l'on disposait. Par exemple, environ 80% du tonnage total enregistré à l'arrivée et 95% du tonnage à la sortie étaient affectés à cette ligne. Le nombre annuel moyen de navires arrivant des ports de Grande-Bretagne se stabilisa à 75/80% du total à partir de 1826; à la sortie, le pourcentage du total monta à plus de 80%. C'était sans contredit la liaison maritime la

TABLEAU 12-2

Pourcentages du nombre moyen annuel de navires selon la provenance et la destination aux ports de Québec et de Montréal, pour certaines années ou périodes quinquennales entre 1768 et 1850

Provenance	Grande-Bretagne	Colonies britanniques	Indes occidentales	États-Unis	Étranger	NOTES
1768-1777	44,5	41,3	14,2	—	—	
1778-1783	66,3	14,4	19,3	—	—	
1806-1807	52,3	35,5	4,5	—	—	7,7%
1826-1830	76,9	13,4	6,4	1,2	2,1	Pas de déclaration
1831-1835	79,7	11,9	4,5	1,7	2,2	
1841-1845	75,7	12,6	—(A)	3,2	8,5	
1846-1850	76,3	13,1	—	4,7	5,9	
Destination						
1768-1777	29,5	36,7	33,8	—	—	
1778-1783	43,4	38,2	18,4	—	—	
1806-1807	—	—	—	—	—	
1826-1830	81,3	12,1	5,9	0,3	0,4	
1831-1835	84,1	12,2	2,9	0,3	0,5	
1841-1845	87,3	11,6	—(A)	0,5	0,6	
1846-1850	85,5	12,7	—	0,9	0,9	

Source : F. Ouellet , *Economy, Class and Nation in Québec, Interpretative Essays*, chap. 7, tableaux 3 et 8, p. 219 et 224. Fonds de la Maison de la Trinité de Québec, années 1806 et 1807. Liste d'arrivée de navires.
JALBC – Appendices aux années 1827-1840 et *JALPC* – Appendices aux années 1841-1851.
Blue Books of Statistics – Lower Canada, années 1822-1840, Colonial Office, Londres.
Blue Books of Statistics – Province of Canada, années 1841-1851, Colonial Office, Londres.

(A) Combiné avec les Colonies britanniques d'Amérique du Nord (CBAN).

38. J.R. Harris, *Liverpool and Merseyside, Essays in The Economic and Social History of The Port and Its Hinterland*, p. 150.

plus importante (tableau 12-2) avec contacts dans les ports situés tout autour et même avec ceux des îles qui limitent cet océan, comme les Canaries, Madère et les Açores. Par exception, on enregistrait un navire qui venait d'Amérique du Sud, de Russie, de Scandinavie ou d'un port méditerranéen. La provenance des navires n'indiquait pas si ces navires étaient britanniques ou pas. À cause du système mercantile de l'époque et qui dura jusqu'en 1840 en pratique, on admet qu'il s'agissait surtout de navires marchands anglais. L'Angleterre possédait, avec les États-Unis, une des deux marines marchandes les plus considérables de l'époque.

Un autre moyen de souligner l'importance de la ligne de l'Atlantique Nord, c'est d'identifier les acheteurs des navires en bois construits dans les ports du Québec entre 1841 et 1850. D'un total de 302 navires construits entre 1841 et 1850, 105 furent vendus à des marchands de Liverpool, 44 à des marchands de Belfast, 27 à des marchands de Glasgow, 23 à des marchands de Londres, une soixantaine d'autres à des marchands de Grande-Bretagne et d'Irlande localisés dans une vingtaine de ports différents[39]. L'examen des noms des acheteurs indique que beaucoup d'entre eux effectuaient leurs achats par l'entremise de leurs représentants à Québec et enregistraient leurs navires à Glasgow ou à Liverpool. Par exemple, William Chapman, agent à Québec, achetait pour le compte de Pollock, Gilmour et Cie, de Glasgow, des navires construits dans le chantier d'Allan Gilmour et Cie. Quelques navires furent vendus directement à des marchands de Jersey et de Kingston en Jamaïque. Vingt-cinq navires restèrent à Québec, qui devint leur port d'attache pendant quelques années, avant d'être revendus. Plusieurs navires achetés par des marchands de Liverpool furent mis en service sur la ligne Grande-Bretagne/Australie[40]. En somme, plus de 90% des navires furent vendus à des marchands britanniques, ce qui souligne, encore une fois, la prédominance des liens avec la métropole.

LIAISONS AVEC LES COLONIES BRITANNIQUES (TERRE-NEUVE ET LES PROVINCES MARITIMES) (TABLEAU 12-2)

Les liaisons maritimes avec Terre-Neuve n'ont jamais été des plus fécondes et des plus fréquentes jusqu'en 1825. Toute l'économie de l'île était dominée par la pêche contrôlée par Londres et Paris. Après 1760, les pêcheurs français continuèrent de fréquenter les bancs de Terre-Neuve, les côtes de l'île et les rives du détroit de Belle-Isle. Ces pêcheurs résidents ou saisonniers commerçaient directement avec les marchands britanniques, français et autres. Les échanges avec Québec s'effectuaient par les ports de Saint-Jean, Harbour Grace, Placentia, Carbonnear et Trinity. Les Terre-Neuviens achetaient des céréales, des denrées et des fournitures pour la pêche. C'était un petit commerce côtier, car Terre-Neuve n'avait encore que neuf mille habitants vers 1800 et commerçait beaucoup avec la Nouvelle-Angleterre; ce commerce s'arrêta en 1775, pour reprendre au XIXe siècle[41].

Les liaisons maritimes avec Halifax, capitale et centre des intérêts commerciaux de la Nouvelle-Écosse, du Nouveau-Brunswick et de l'Île du Prince-Édouard, augmentèrent dès 1760 par des échanges de produits importés et réexportés de Grande-Bretagne et des Antilles. Halifax remplaça Louisbourg comme port d'escale entre le Canada et les ports des Antilles et, après 1800, avec les ports de la Nouvelle-Angleterre. Le trafic fut assez volumineux pendant toute cette période. De la farine et des vivres arrivaient du port de Québec; ce dernier recevait, par l'intermédiaire d'Halifax, des produits des Antilles et de Grande-Bretagne. Les principaux ports des Maritimes étaient Halifax, dont la population atteignait environ huit mille habitants en 1800, Saint-Jean (Nouveau-Brunswick), avec deux mille cinq cents habitants, Shelbourne (population de deux mille) et Lunenburg (500 habitants). Les liaisons se développèrent particulièrement avec les petits ports du golfe, ceux de Miramichi, de Pictou et de Charlottetown; 12%

39. Compilation faite d'après la liste des navires publiée dans le livre de Paul Terrien, *Québec à l'âge de la Voile*, p. 152 à 166.

40. *Ibid.*, p. 152-166.

41. Un des aspects intéressants des liaisons maritimes de Terre-Neuve a été étudié par Rosemary E. Ommer, *From Outpost to Outport. A structural analysis of the Jersey-Gaspé Cod Fishery, 1767-1886*, 1991.

des navires qui entraient au port de Québec et en sortaient étaient affrétés et exploités sur ces lignes de cabotage au long cours (tableau 12-2).

LIAISONS AVEC LES ANTILLES

Elles continuèrent après 1760, avec les Antilles anglaises. Ce commerce aurait dû augmenter après l'indépendance des États-Unis : il s'agissait d'un commerce entre deux possessions britanniques, en principe réservé aux navires battant pavillon britannique et aux produits qu'ils transportaient. Halifax sut en profiter ; Québec, par contre, ne put pas y établir un commerce profitable et prospère. Plusieurs navires anglais quittèrent Québec à destination des Antilles, transportant des vivres, du poisson et des huiles, des chevaux et du bois, mais les pourcentages des départs montrent l'intérêt décroissant de ce marché et le déclin de cette route maritime par rapport aux autres. Après tout, Halifax était plus rapproché des Antilles que Québec[42]. Au moment de la signature de l'Acte constitutionnel (1791) et dans les années qui suivirent, une grande partie des importations de produits des Antilles venaient des ports d'Halifax ou de Nouvelle-Angleterre, par transbordement, malgré tous les encouragements donnés aux Canadiens pour accroître le commerce avec les Indes occidentales, qui était l'apanage à peu près exclusif des marchands américains avant leur révolution. Ceux-ci étaient situés géographiquement plus près que les marchands anglais, les coûts de transport étaient moindres pour des produits et des économies complémentaires.

LIAISONS MARITIMES AVEC LES PORTS AMÉRICAINS

Avec la révolution américaine, Londres prohiba tout commerce maritime avec les États-Unis. Au moment où ceux-ci prenaient leur essor en tant que pays et nation, le Canada, dont le peuplement s'identifiait à la vallée du Saint-Laurent, aurait pu profiter de sa proximité et trouver des débouchés pour ses fourrures, son blé, sa farine et cette nouvelle denrée d'exportation, les produits de la forêt. Il n'en fut pas ainsi. Quand les échanges par mer reprendront après 1820, ce sont des navires britanniques qui arriveront des ports américains à Québec pour retourner avec du bois vers les ports anglais (tableau 12-2). C'est avec le XIXe siècle que la voie du Saint-Laurent et des Grands Lacs jouera son rôle de route d'exportation d'une partie des surplus de la production américaine vers la Grande-Bretagne. Mais ce sont surtout les échanges locaux et régionaux par la voie du Richelieu, de Welland et entre les ports des Grands Lacs qui se multiplièrent rapidement. On ne possède pas de détails sur ce point, si ce n'est que, dans la première moitié du XIXe siècle, les liaisons maritimes entre les ports américains et canadiens des Grands Lacs étaient nombreuses, fréquentes, voire considérables. Après 1850, l'économie canadienne commencera à graviter de plus en plus dans l'orbite de l'économie de son grand voisin du Sud.

LIAISONS INTERNATIONALES

Ce n'était pas encore l'âge du libre-échange et d'un rayonnement maritime ouvert sur tous les océans et avec un nombre illimité de pays. En 1840, le trafic était toujours contrôlé par les Lois de la Navigation et les *Corn Laws*. Les ports de Québec et de Montréal avaient des liaisons maritimes internationales. Ce qui fausse les pourcentages des tonnages en provenance ou à destination de ces pays, c'est que beaucoup de ces produits passaient par Londres et ses entrepôts. À la sortie toutefois, c'était plus facile de suivre leur route, car les navires britanniques qui les transportaient se rendaient dans les ports étrangers avant de revenir en Grande-Bretagne et de repartir pour Québec l'année suivante. On a identifié, pour l'année 1771, des exportations de blé et d'autres denrées et poissons à destination de Livourne, Barcelone, Gibraltar et d'autres ports d'Europe méridionale, et des importations de vin de Madère, Lisbonne et Porto[43].

---

42. F. Ouellet, dans son *Histoire économique et sociale du Québec*, a compilé les données statistiques suivantes : 99,5 % du sucre, 93 % du rhum et 18,3 % de la mélasse déchargés à Québec en 1774 venaient des ports de Nouvelle-Angleterre et d'Halifax, en transit, p. 101.

43. *Atlas historique du Canada*, vol. I. Des origines à 1800, planche 48.

Les véritables liaisons maritimes internationales avec d'autres ports européens et étrangers débuteront après 1825 et augmenteront par la suite après l'abolition des Lois sur la Navigation; «l'Angleterre était maintenant prête à jouer son rôle d'entrepôt à une échelle plus vaste, celle du monde, et le mercantilisme pouvait nuire à cette orientation»[44].

Dans son tableau des arrivées de navires de l'étranger à Québec entre 1828 et 1832, Ouellet a recensé 309 navires, dont 126 arrivaient de ports américains, 42 de ports français, 39 de ports espagnols et portugais et 24 de Gibraltar. Quant aux 45 navires à destination de l'étranger, pour ces mêmes années, 18 prirent congé pour des ports américains et onze pour des ports portugais[45]. En examinant les importations de vin, on note que «quatre grands producteurs de vins se partageaient l'essentiel du marché local : l'Espagne, le Portugal, la France et l'Italie[46]. Les marchands canadiens achetaient aussi du vin d'Allemagne, de Hongrie, de Grèce, de Malte, d'Algérie et du Cap[47]. Ces vins étaient transportés sur des navires britanniques vers les grands entrepôts de Londres, Liverpool et autres ports anglais et irlandais, et de là, rechargés sur des navires en partance pour l'Amérique du Nord. Pour les trois années de 1829 à 1831, du total des vins importés vers les ports du Saint-Laurent, 68,3% provenaient de ports de Grande-Bretagne, 10,4% de Gibraltar, 7,7% de Ténériffe, 3,5% de ports espagnols et portugais. «La Grande-Bretagne fonctionnait de plus en plus comme un entrepôt pour la distribution des produits de la métropole et la redistribution des produits étrangers et coloniaux à travers l'empire. À long terme, elle aboutissait à concentrer entre ses mains le ravitaillement de ses colonies en produits de toutes sortes et, finalement, à prendre en charge, en pratique comme en théorie, le transport de leurs propres productions.» Ainsi, on chargea 99% des planches et des madriers, 71% du blé qu'on avait expédié en 1829-1836 et 95% en 1841-1842, et 77,4% des pièces de douves en 1829-1836, à destination des ports britanniques[48]. Les colonies britanniques et les Indes occidentales recevaient le reste; c'était un commerce strictement contrôlé entre la métropole et ses colonies. «Le développement des contacts directs avec les pays situés en dehors de l'empire et même avec les autres colonies à l'intérieur de l'empire ne parvient pas à vraiment s'engager, au point que la Métropole reste toujours pour la vallée du Saint-Laurent un intermédiaire indispensable»[49].

On a identifié les principaux produits chargés et déchargés d'après leur destination ou leur provenance. Les pourcentages représentés ici corroborent les commentaires formulés précédemment sur les liaisons maritimes prédominantes avec la Grande-Bretagne (tableau 12-3).

LES LIAISONS MARITIMES DU PORT DE QUÉBEC EN 1806 ET 1807, UNE ANALYSE SPÉCIALE

Une série de données statistiques basées sur les arrivées des navires à Québec en 1806 et 1807 apporte quelques précisions sur les types de navires, leur port d'attache, le port d'origine, la durée du voyage, la nature des cargaisons et l'affréteur ou le destinataire. C'est une mine de renseignements unique en son genre[50]. Les cargaisons ne sont pas quantifiées mais nommées seulement. Quant à l'année 1815, les données sont incomplètes, mais

44. F. Ouellet, *Histoire économique et sociale du Québec*, p. 27.
45. Tableaux 15 et 25. Il s'agit des années 1828 à 1832 et des années 1835 et 1836. «Économie coloniale et économie internationale...».
46. *Ibid.*, p. 183.
47. *Ibid.*, p. 183. Voir aussi les commentaires plus récents que l'auteur fait dans sa récente étude *Economy, Class and Nation...* aux pages 222 à 224.
48. *Ibid.*, p. 185 et 186.
49. *Ibid.*, p. 187.
50. Nous désirons remercier monsieur André Bonneau, archiviste du port de Québec, qui a facilité nos recherches sur place. Ce sont les seules listes que l'on possède, car les archives furent brûlées lors de l'incendie qui ravagea l'édifice où elles furent conservées à la Pointe-à-Carcy en 1907.

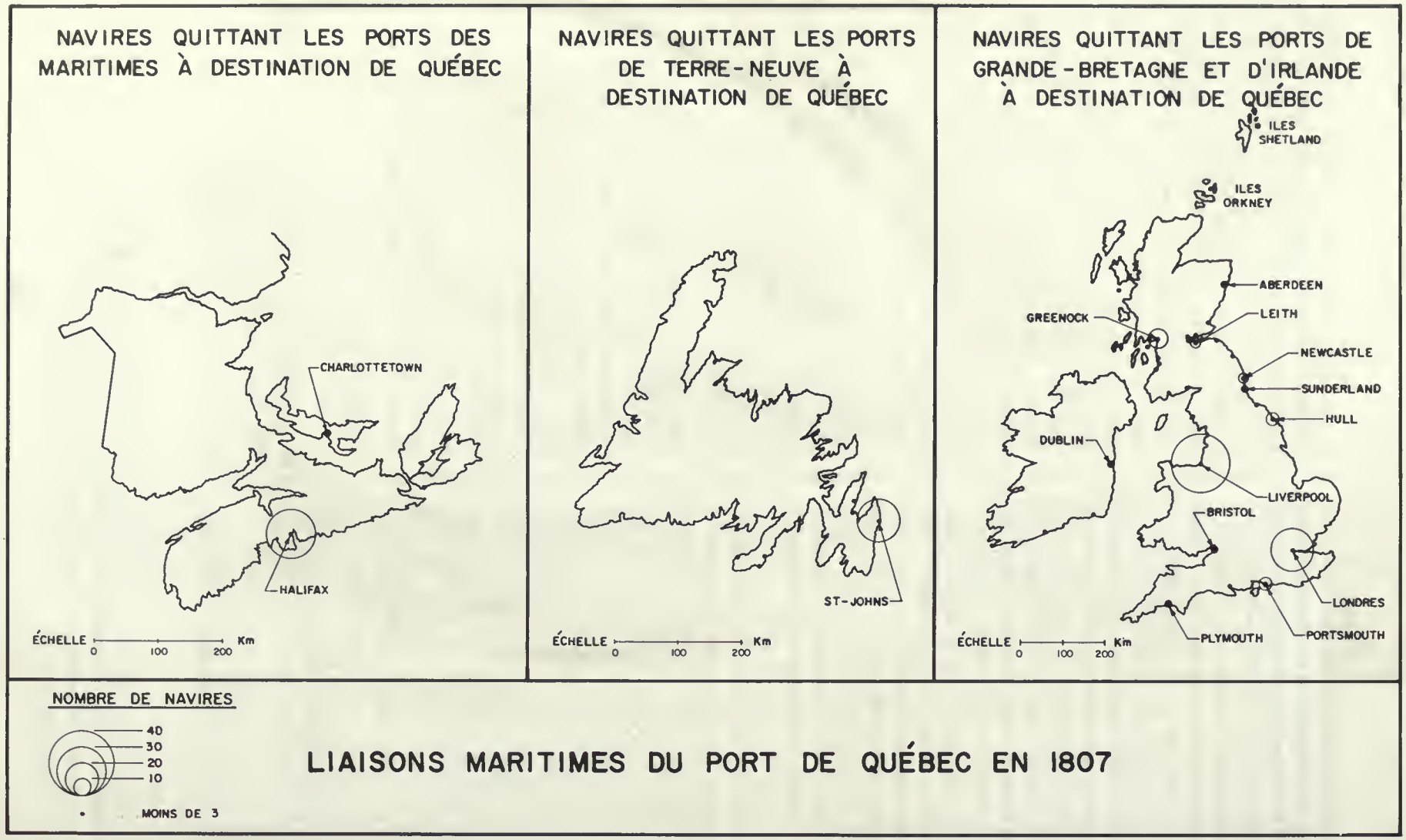


FIGURE 62. Liaisons maritimes du port de Québec en 1807 avec les trois principaux groupes de ports, ceux de Grande-Bretagne, des Maritimes et de Terre-Neuve, d'après le nombre de navires à destination de Québec.

TABLEAU 12-3

Quelques types d'exportations et d'importations des ports de Québec et Montréal, selon la provenance ou la destination, par région ou pays, exprimés en pourcentages, pour certaines années, entre 1829 et 1842

	Grande-Bretagne	Colonies britanniques	Indes occidentales	Pays étrangers
a) exportations de blé et de farine en minots				
1829-1836	71,3	24,3	4,4	–
1841-1842	95,2	3,6	1,2	–
b) exportations de planches et de madriers en pièces				
1829-1836	99,0	0,1	0,9	–
1841-1842	99,7	–	0,3	–
c) exportations de douves en pièces				
1829-1836	77,4	3,9	17,6	11,1
d) importations de vins				
1829-1831	68,6	14,2	0,1	17,1

Source : F. Ouellet, *Économie coloniale et économie internationale ; le commerce de la vallée du Saint-Laurent avec l'Espagne, le Portugal et leurs possessions atlantiques (1760-1850)*, *MSRC*, 1984, *quatrième série, tome XXII*, tableaux 18, 20, 21 et 22.

suffisantes pour identifier le port d'origine de chacun des navires mentionnés dans ces listes. Il ne s'agit pas de tous les navires entrés à Québec ; les listes de la Maison de la Trinité énumèrent les noms des navires qui accostèrent et déchargèrent leurs cargaisons aux quais publics. D'autres navires se dirigeaient directement vers les quais privés, la propriété de sociétés de navigation et de commerce comme la société Molson de Montréal ou des sociétés commerciales anglaises[51] (figure 62).

Les deux saisons de navigation se ressemblent énormément, elles débutent et finissent à peu près aux mêmes dates. Il y a toujours eu des exceptions ; ainsi, en 1806, le brigantin DEBORAH arriva des îles Pèlerins, après deux jours de navigation ; il avait essayé de remonter jusqu'à Québec en décembre 1805, prenant un risque calculé ; il dut hiverner aux îles Pèlerins. Il est donc exclu de la liste pour signaler l'arrivée du premier navire d'outre-mer, le brigantin CALEDONIA, à Québec, le 9 mai 1806, après une traversée de l'Atlantique qui prit 45 jours au départ du port d'Ayr. Il avait une cargaison de charbon et de marchandises empaquetées. Curieux mélange. Il comptait un équipage de treize hommes et avait un tonnage de jauge de 177 tonnes. Le pilote, Joseph Langlois, avait embarqué à Pointe-au-Père afin de remonter le navire à Québec où son affréteur ou agent maritime était la Société Burns et Woolsey.

Les océaniques ne faisaient qu'un voyage en une saison, ils arrivaient en mai, juin et juillet et repartaient en septembre, octobre et novembre, d'où les plus grands nombres d'arrivées et de départs pendant ces mois-là (tableaux 12-4A et 12-4B). C'étaient des brigantins, des barques et des navires ; les plus gros assuraient les liaisons maritimes avec la Grande-Bretagne, tandis que les goélettes assuraient les liaisons avec les ports de l'estuaire, du golfe Saint-Laurent, de Terre-Neuve et des Maritimes et même avec les ports des Antilles. Les goélettes pouvaient faire deux et même trois voyages par saison entre Québec et les ports des provinces atlantiques. L'arrivée du navire OUGHTON le 2 décembre 1807 est extrêmement tardive. Nous n'avons pu y déceler une raison particulière. Il fit la traversée en 74 jours au départ de Greenoch, ce

51. Pour obtenir une liste plus exhaustive des navires arrivés, on doit consulter les rapports annuels de l'assemblée législative. On trouve la série complète des Rapports de la Maison de la Trinité depuis 1805 aux Archives du port de Québec. Ces rapports, qu'on avait placés dans des filières différentes et, probablement, dans un autre immeuble que celui incendié, ont été préservés. Voir le volume de J. Leclerc, *Le Saint-Laurent et ses pilotes*, 1990.

qui est plus long que la moyenne de 47 jours; il était consigné à la maison Monro et Bell, il transportait du rhum et des marchandises sèches et avait un tonnage de 210 tonnes. Le capitaine n'a pas rapporté de tempêtes, ni d'incidents de navigation; il a dû hiverner à Québec, prêt à repartir le printemps suivant.

TABLEAU 12-4A

Nombre de navires arrivés au port de Québec en 1806 et 1807, par mois

	Saison de navigation									
	avril	mai	juin	juil.	août	sep.	oct.	nov.	déc.	TOTAL
1806	1	26	49	49	31	12	13	15	0	196
1807	3	54	49	29	17	51	28	15	1	247

TABLEAU 12-4B

Nombre de navires arrivés au port de Québec en 1806 et 1807, selon le type de navire

Type de navire	1806	1807
Brigantin	79	119
Goélettes (schooners)	59	57
Barque	11	16
Navire	44	50
Navire de guerre	1	3
Ketch	0	1
Autres	2	1
	196	247

Source : Archives du port de Québec, *Liste des navires arrivés pour les années 1806 et 1807*, Fonds de la Maison de la Trinité.

La saison de navigation de 1806 commença le 9 mai et se termina le 17 novembre (192 jours); celle de 1807 débuta le 28 avril et se termina le 2 décembre (219 jours). On a observé un phénomène intéressant : le groupement des navires qui entraient dans le port le même jour. Ainsi, le 14 mai 1806, huit navires de fort tonnage entrèrent le même jour; treize navires arrivèrent le 7 juillet, huit firent leur apparition le 23 août et neuf le 10 novembre. En 1807, nous avons constaté des groupements identiques; par exemple, huit navires entrèrent dans le port le 24 mai, suivis par vingt navires le lendemain, ce qui créa sans doute un certain encombrement sur les quais et dans les entrepôts pendant des semaines. Les débardeurs n'eurent pas beaucoup de répit car, deux semaines plus tard, huit voiliers entrèrent au port le 8 juin et quinze le lendemain. Il en était souvent ainsi.

Il y a deux explications : la première, c'est qu'on devait attendre des vents favorables pour remonter l'entonnoir, la partie la plus étroite de l'estuaire, entre l'Île-aux-Coudres et Québec. Les vents du nord-est étaient les meilleurs; c'étaient aussi des vents de tempête et de mauvais temps. La deuxième explication relève de l'organisation maritime de l'époque. Douze navires entrèrent dans le port les 8 et 9 juin 1807, ayant traversé l'Atlantique en convoi depuis les ports de Grande-Bretagne. Ils avaient effectué cette traversée en 51 jours. On craignait les navires corsaires français qui étaient très actifs à l'époque napoléonienne. Si certains brigantins, barques et navires traversaient l'océan en 37 ou 39 jours, c'étaient des traversées rapides et exceptionnelles. Il y avait aussi de lents marcheurs comme celui qui prit 98 jours entre Londres et Québec, sans raison apparente, et cet autre qui mit 95 jours au départ de Whitehaven. On prenait une quinzaine de jours à remonter le Saint-Laurent au départ de Terre-Neuve et une vingtaine de jours au départ d'Halifax.

Les navires ont été groupés par port d'origine et par grande région afin de déterminer les liaisons maritimes de Québec (tableau 12-5). Au premier rang, ce sont les liaisons avec les ports de Grande-Bretagne, suivis des ports des Maritimes et de Terre-Neuve, puis ceux des Antilles anglaises et des ports du Québec (on entend ici les ports de l'estuaire, de la Côte-Nord, de Gaspésie et des îles de la Madeleine). Il y a très peu de cas d'exceptions, comme ce navire qui arriva directement de Madère en 1806, cet autre de Montevideo et trois de Gibraltar en 1807. Dans tous les cas, il s'agissait de navires battant pavillon britannique. Quelques ports attirent l'attention, ils ne surprennent pas, ce sont des grands ports de commerce. Les ports d'origine des liaisons sans escale avec Québec étaient Liverpool (13 et 36)[52], Londres (27 et 25),

52. Le premier chiffre se rapporte à 1806 et le deuxième à 1807.

TABLEAU 12-5

Nombre et tonnage des navires arrivés à Québec en 1806 et 1807 d'après le port d'origine*

Ports d'origine	1806				1807			
	Nombre	Pourcentage	Tonnage total	Tonnage moyen	Nombre	Pourcentage	Tonnage total	Tonnage moyen
Ports de Grande-Bretagne	95	48,4	23 077	242	139	56,2	30 228	217
Ports des Maritimes	48	24,4			41	16,5		
Ports de Terre-Neuve	29	14,7	8 054	93	38	15,3	10 264	105
Ports du Québec	9	4,5			18	7,2		
Ports des Antilles	13	6,6	1 794	138	6	2,4	916	152
Autres ports	2	–	299	150	5	–	700	140

Source : Archives du port de Québec, *Liste des navires arrivés pour les années 1806 et 1807*, Fonds de la Maison de la Trinité.

* Les tonnages des navires de guerre et de service sont exclus.

Greenoch (9 et 11), Portsmouth (7 et 8) et Aberdeen (4 et 3). On a recensé vingt-sept ports différents d'origine des traversées transatlantiques, ce sont les mêmes noms qui reviennent en 1806 et 1807. Les autres ports de Grande-Bretagne où l'on comptait plus de trois départs à destination de Québec étaient Belfast, Cork, Workington, Leith, Alboa, Bristol, Plymouth, Sunderland, Hull et Newcastle. Les liaisons maritimes avec les ports de la métropole étaient essentielles à la survie de l'économie du Canada.

Halifax, en Nouvelle-Écosse, était le port d'origine le plus actif sur la route des colonies maritimes ; trente navires quittèrent ce port à destination de Québec en 1806 et 1807; il est suivi d'Arichat (île du Cap-Breton) (4 et 3) et des ports de la baie des Chaleurs (7 et 3). La liste des ports d'origine inclut des ports des îles du Prince-Édouard et du Cap-Breton. Saint-Jean à Terre-Neuve (15 et 25) était le point de départ de la majorité des navires qui quittaient cette île et remontaient l'estuaire à destination de Québec; on a compté une quinzaine d'autres ports de Terre-Neuve d'où partit un navire vers Québec. Aux Antilles, c'étaient les ports de la Jamaïque, dont Kingston, qui étaient les plus actifs. Les autres liaisons se faisaient avec les ports de la Barbade, des Grenadines et de Tobago.

Les liaisons régionales avec les ports du Québec se faisaient régulièrement par goélettes; elles arrivaient de Percé, de Gaspé, des îles de la Madeleine, de Mingan, du Bic, d'Anticosti, des Pèlerins. De l'île aux Oies, on vit arriver trois goélettes qui s'y étaient rendues pour acheminer vers Québec la cargaison provenant du navire océanique DUNLOP qui était avarié; de Portneuf, on vit arriver un navire qui s'était échoué en essayant de se rendre à Montréal.

L'analyse des ports d'attache révèle quelques surprises. Les principaux étaient (le premier chiffre est celui de 1806, le deuxième, celui de 1807) : Liverpool (7-12), Londres (23-21), Newcastle (13-18), Hull (7-7), Workington, aujourd'hui disparu en tant que port océanique important, qui était achalandé au temps de la voile (8-16), Greenock (5-8), Poole (2-9) et Leith (4-4). Une quinzaine d'autres ports connus avaient été nommés comme ports d'attache dont Ayr, Jersey, Belfast, Bristol, Aberdeen, Glasgow et Dundee. Il y eut deux navires américains, l'un enregistré à New York et l'autre à Boston, quelques navires de la Jamaïque, de Grenade et de la Barbade. Les armateurs canadiens qui exploitaient leurs navires entre les ports du Saint-Laurent, des provinces atlantiques et des Antilles avaient enregistré leurs navires surtout à Québec (31-36), Halifax (9-11), Arichat (8-5), dans un port de la baie des Chaleurs (9-5) et à Dartmouth en Nouvelle-Écosse (5-8). Les plus gros navires étaient enregistrés à Londres; les plus petits, les goélettes, dans un port canadien ou des Antilles. Les données statistiques relatives au tonnage confirment que les plus gros navires étaient en service sur l'Atlantique Nord avec un

tonnage de 220/240 t, et les plus petits étaient exploités sur les lignes de cabotage national avec un tonnage de 93/105 t (tableau 12-5).

Il est regrettable que l'on ne dispose pas de données statistiques de quantités, de tonnages ou d'unités de mesure des cargaisons déchargées dans le port de Québec en 1806 et 1807. On connaît le nombre de navires qui arrivèrent avec des cargaisons et quelques passagers dont des hommes d'affaires, des fonctionnaires et des administrateurs. Les arrivées massives d'immigrants débutèrent une quinzaine d'années plus tard. Il y eut quelques arrivées exceptionnelles, celle du nouveau lieutenant-gouverneur de l'Ontario, E. Gore, avec sa famille et sa suite, à bord du H.M.S. TARTAR, le 12 juillet 1806. Il arrivait d'Halifax, ayant débarqué probablement quelques jours ou quelques semaines auparavant des Bermudes où il était en poste comme gouverneur. Signalons aussi l'arrivée de plusieurs transports de troupes en juillet 1806, dont les officiers et soldats, avec armes et bagages, des 41e, 49e et 100e régiments anglais. L'année suivante, c'était au tour du régiment Royal Veteran de débarquer à Québec. Ces transports de troupes s'exécutaient soit en deux temps, avec arrêt et transfert dans un port de la Nouvelle-Écosse, Halifax surtout, soit par navire qui arrivait directement de Londres ou de Portsmouth.

Tous les navires qui arrivèrent dans le port en 1806 et 1807 n'étaient pas chargés, au contraire; un très grand nombre entraient sur lest et venaient chercher une cargaison de bois. Plusieurs de ces navires avaient un tonnage de jauge de trois cents tonneaux, ils étaient parmi les plus gros à fréquenter le port de Québec. En 1806, sur un total de 196 navires, 67 arrivèrent sans cargaison, 20 autres déclarèrent une ou deux cargaisons et de l'espace vide à bord, ils n'étaient donc pas remplis. En 1807, sur un total de 247 navires, 79 navires arrivèrent sur lest et seize autres étaient partiellement remplis. On trouvait sur leur déclaration d'arrivée la mention «lest, charbon et marchandises», par exemple. En résumé, un tiers des navires arrivèrent sur lest (34% en 1806 et 31% en 1807). Les autres transportaient des cargaisons de toutes sortes, en vrac et empaquetées (tableau 12-6).

TABLEAU 12-6

Types de cargaisons transportées par navire à leur arrivée à Québec en 1806 et 1807, d'après les déclarations faites par les capitaines

Types de cargaisons	1806	1807
Sur lest seulement	67	79
Sur lest et 1 ou 2 cargaisons	20	16
Rhum	30	38
Sucre	27	15
Vins	18	7
Marchandises sèches	16	27
Charbon	15	22
Sel	15	42
Mélasse	9	6
Poisson	9	9
Brandy	9	2
Cargaisons générales	7	12
Café, thé et épices	6	8
Bouteilles vides	5	2
Huiles (poisson et végétales)	4	10
Marchandises empaquetées	4	8
Huiles minérales	3	5
Munitions, ormements et magasins militaires	2	13
Autres	27	25

Source : Même que tableaux 12-3 et 12-4.

À leur arrivée à Québec, les cargaisons étaient consignées à des sociétés, des compagnies ou des individus en affaires qui étaient les agents maritimes, les importateurs, les représentants directs des grandes sociétés maritimes et commerciales de Londres, Liverpool et autres grands ports et villes de Grande-Bretagne[53]. Plusieurs capitaines arrivaient avec des cargaisons dont ils étaient responsables, et qu'ils écoulaient eux-mêmes à Québec, à plusieurs maisons de commerce, d'où la désignation *The Master* sur les déclarations. La liste est incomplète; les capitaines de plusieurs navires qui accostaient à des quais privés ne remplissaient pas de déclaration, leurs cargaisons étaient déclarées au bureau de la douane et acheminées directement aux marchands et aux maisons de commerce de Québec. Les données statistiques de ces deux années n'impliquaient pas encore de transbordements à

53. Liste des navires arrivés pour les années 1806 et 1807, *Fonds de la Maison de la Trinité*, Archives du port de Québec.

Québec; de nombreuses cargaisons continuaient leur route en amont vers Montréal et les petits ports du Haut-Canada. Après le voyage historique de l'ACCOMMODATION en 1809, on assistera régulièrement à des transbordements de cargaisons de navires à voile à navires à vapeur et à un acheminement plus rapide à destination. En 1806 et 1807, les transbordements et les transferts s'effectuaient sur des navires à voile plus petits à destination des ports en amont.

Liste des consignataires à Québec en 1806 et 1807		
Maisons de commerce	Nombre de navires	
	1806	1807
Le Capitaine (*The Master*)	42	23
Monro et Bell	12	18
Irvine, McNaught	10	12
H. Osborne	14	13
G. Hamilton	10	18
M. Joliffe	7	17
Blackwood et Patterson	9	12
John Mare	8	7
Burns et Wolley	6	8
H. Hunter	6	6
Lester et Mooragh	6	—
G. Symes	4	6
À ordre (*to order*) (non identifiées)	5	7
Au service de Sa Majesté	6	17
M. Lymburner	1	6
Coltman et Cie	2	4
D. Anderson	1	6
H. Black	—	4
Martin Chinic	2	2
J.L. Morette	2	2
P. Bréhaut	2	3

Les sociétés commerciales les plus en vedette étaient Monro et Bell, Irvine et McNaught, H. Osborne, G. Hamilton, M. Joliffe, Blackwood et Patterson, John More, Burns et Wolley. On a repéré trois agents maritimes de langue française : Martin Chinic, J.L. Morette et P. Bréhaut. Les navires de guerre et les transports de troupes étaient consignés aux représentants du gouvernement de «Sa Majesté». Quelques cargaisons n'étaient pas identifiées spécifiquement, on les avait consignées à qui de droit, *to order*. Il y avait une cinquantaine d'entreprises ou d'individus qui agissaient comme agents maritimes, à leur propre compte ou pour le compte de maisons de commerce britanniques.

PAVILLONS ET RÉALITÉ

L'impression qu'a le lecteur à la vue du tableau 12-3 est que les liaisons maritimes entre le port de Québec et les ports britanniques étaient omniprésentes et qu'il y avait très peu de contacts avec le reste du monde. Pourtant, le nombre de navires qui arrivaient d'un port étranger dépassait la trentaine par année, entre 1826 et 1830, et atteignait les 125 dans les années 1841-1846. Il y avait déjà des échanges et des contacts commerciaux multiples et lointains. Ces navires arboraient le pavillon britannique. Cependant, après l'abolition des Lois de la navigation (1845), des pavillons d'autres pays flotteront aux mâts des navires amarrés aux quais du port ou à l'ancre dans la rade de Québec. Il en avait été de même au temps du pavillon fleurdelisé : il n'y avait que le pavillon français en vue. Quand il réapparaîtra sur les eaux du Saint-Laurent au XIXe siècle, ce sera le tricolore.

CHAPITRE 13

Les arrière-pays des ports du Saint-Laurent

Les arrière-pays des ports rétrécissent ou s'agrandissent dans le temps et l'espace; ils sont sensibles aux décisions politiques, commerciales, financières, économiques, tarifaires et autres des gouvernements, et aux décisions prises par les armateurs, les marchands et les expéditeurs.

EXPANSION DE L'ARRIÈRE-PAYS ENTRE 1642 ET 1760

L'arrière-pays local et régional se confinait à l'aire de peuplement de la Nouvelle-France durant la dernière décennie du régime français. Québec était le grand port d'entrée et de sortie de toutes les cargaisons commerciales de l'époque. Montréal et Trois-Rivières étaient des ports satellites, des centres de redistribution et d'entreposage, des ports-relais situés en amont. À cet arrière-pays local et régional s'ajoutait l'immense arrière-pays continental, celui où l'on allait cueillir et acheter les fourrures des Indiens avec qui on échangeait des outils, des armes, des objets divers et des boissons alcoolisées. Cet arrière-pays était relié à Montréal et à Québec par un réseau de voies navigables qui s'identifiait au bassin du Saint-Laurent et des Grands Lacs et débordait au sud vers le Mississippi et au nord-ouest dans le bassin des rivières qui se jettent dans la baie d'Hudson. L'arrière-pays continental, celui où l'on allait se procurer les fourrures, fournissait la partie la plus payante du fret de retour sur le trajet Québec-Antilles-France, même si ce tonnage n'était pas volumineux.

Les habitants de la Nouvelle-France devaient trouver, et vite, des moyens de subvenir, en partie du moins, à leurs propres besoins. Ils étaient trop peu nombreux pour réaliser les rêves de conquête d'un continent; ils étaient en nombre à peine suffisant pour s'établir le long des rives du Saint-Laurent et fonder une colonie permanente. Les tâches quotidiennes d'une part, les besoins d'une colonie naissante de l'autre, et le simple fait de s'organiser dans un espace aussi vaste que la France métropolitaine étaient déjà des objectifs presque surhumains. En même temps qu'on peuplait avec parcimonie le territoire, on devait assurer les lignes de communications et de transport.

La fourrure se prêtait facilement à l'exportation pour laquelle il y avait une demande en Europe; elle n'exigeait pas de capitaux, ni de grosses mises de fonds, elle ne demandait pas de

connaissances particulières, ni d'équipement spécialisé. Ce n'était pas, en vérité, une activité économique complète, avec une structure et une organisation complexes. De la fondation de Québec à 1663, les Indiens échangeaient des fourrures pour d'autres produits avec les Européens venus sécher la morue sur les côtes de Terre-Neuve et des Provinces Maritimes. Ils ne connaissaient pas le fer; ils avaient besoin d'outils et d'ustensiles. Le troc existait et se pratiquait à Tadoussac, à l'embouchure du Saguenay dans le Saint-Laurent, qui commandait tout l'arrière-pays du lac Saint-Jean et au-delà, en amont. À mesure que l'on fonda des postes de traite, les centres d'échanges se déplacèrent à Québec où convergent les rivières Montmorency, Etchemin, Chaudière et Jacques-Cartier, à Trois-Rivières, à l'embouchure de la Saint-Maurice, et à Montréal, où se rejoignent l'Outaouais et le Saint-Laurent et tout l'arrière-pays de l'Ouest. On construisit des postes à l'intérieur, sur certains sites exceptionnels, afin de protéger les routes naturelles qu'étaient les nombreux affluents.

À côté de cette organisation primitive d'échange, d'entreposage et d'expédition au port de Québec, il y eut plusieurs trafiquants, coureurs des bois et explorateurs perspicaces qui n'hésitèrent pas à emprunter à l'Indien son mode de vie et ses techniques, et qui s'avancèrent de plus en plus vers l'Ouest pour y quérir eux-mêmes les pelleteries. Ils établirent des rapports étroits avec les Hurons installés au nord du Saint-Laurent. Cette alliance permit aux Français de consolider leurs positions et leurs intérêts commerciaux dans la vallée du Saint-Laurent. Ces *middlemen* jouèrent un rôle important dans l'organisation du marché des fourrures.

En 1663, on comptait 2 500 personnes dans la colonie, dispersées de Tadoussac à Montréal. On importait presque toute la nourriture dont on avait besoin, car la traite des fourrures était plus lucrative que l'agriculture et accaparait les jeunes hommes et les bons bras; on devait aussi se protéger constamment de la menace indienne. Période d'hésitation s'il en fut, où l'on se demandait si le Canada valait la peine d'être conservé ou non. Le gouvernement métropolitain prit donc la décision de poursuivre l'expérience. L'année 1663 marqua le début de la vie d'une colonie française, organisée selon le modèle d'une province située de l'autre côté de l'océan Atlantique, dont les dirigeants jouissaient d'une marge de manœuvre à certains égards. Son économie était complémentaire à celle de la métropole. Ce fut donc une période où l'on se concentra dans la vallée du Saint-Laurent et de ses affluents comme territoire d'approvisionnement des fourrures. C'était l'extension maximale de l'arrière-pays jusqu'en 1675, période pendant laquelle les Indiens se déplaçaient vers l'est et venaient échanger et vendre leurs fourrures dans les postes de traite, dont Montréal.

Après 1663, les échanges continuèrent à se faire par une prise de contact avec de nouvelles tribus, de plus en plus éloignées, qui, pour un temps, pouvaient, comme le firent les Outaouais, agir d'intermédiaires. Aux endroits stratégiques, en bordure des Grands Lacs et des voies navigables, les Français construisirent des forts et des postes, dont ceux de Cataraqui ou Kingston (1673), de Niagara (1678), de Michilimakinac (1679) et de Détroit (1701). À la suite des grandes explorations vers le sud, après Joliet et Marquette, le territoire de chasse et d'approvisionnements s'étendit au bassin de drainage du Mississippi. On construisit des postes de traite et des forts à Fort Saint-Louis sur la rivière Illinois et à Fort Prud'homme sur le Mississippi. Les explorateurs français s'aventuraient toujours plus loin; ils atteignirent les rives des baies James et Hudson, la tête du lac Supérieur et au-delà. En consolidant l'emprise sur le Mississippi, ils complétaient l'encerclement des Anglais dans la partie située entre ce bassin de drainage et celui du Saint-Laurent et se dotaient à la Nouvelle-Orléans d'un port ouvert en toute saison.

Les Anglais n'avaient pas l'intention d'abandonner le commerce lucratif des fourrures et de se désintéresser des grands espaces continentaux nord-américains. Ils s'agitaient au nord et au sud de ce grand arrière-pays et commencèrent à y exercer des pressions commerciales de toutes sortes. Au nord, ils avaient envoyé le NONSUCH en 1668 à la baie d'Hudson, prouvant qu'il était possible d'y passer l'hiver et de développer cette route d'approvisionnements des fourrures avec profit. La

Compagnie de la Baie d'Hudson fut créée en 1670. On lui confia toutes les terres incluses dans le bassin de drainage de la baie, désignées comme la terre de Rupert. Elle reçut des droits exclusifs au commerce ainsi que des droits miniers, et une obligation de coloniser et d'exploiter ce grand territoire. Elle n'envoya pas de colons avant 1800, le milieu physique étant trop inhospitalier. Elle fonda des postes de traite, organisa ses achats et ses échanges avec les Indiens Cris dans deux territoires immédiats, celui de la baie James et des postes d'Albany et de Moose, et celui de la côte ouest de la baie d'Hudson avec les postes de York et de Churchill. Les Français s'approchèrent graduellement du territoire de la Compagnie et passèrent à l'attaque en 1683. Il y eut attaques et contre-attaques; finalement, la France occupa les ports de la baie James, puis ceux de la baie d'Hudson pendant plus d'une décennie.

Au sud de la Nouvelle-France, le commerce des fourrures n'avait pas la même importance. Les motifs qui avaient amené les colons anglais à s'établir en Amérique étaient uniques; ils recherchaient une liberté religieuse que la mère-patrie ne pouvait leur garantir. Ils avaient d'autres priorités, ils désiraient s'installer, bâtir, défricher et vivre d'abord. L'agriculture et l'organisation du territoire l'emportèrent donc : le commerce consistait avant tout à se procurer des produits manufacturés de la métropole et à commencer à échanger des produits locaux avec l'extérieur. Le Massachusetts était au premier rang des États originaux avec une industrie locale répondant aux demandes des colons en outils, en matériaux de construction et en ustensiles. Beaucoup de navires furent construits dans des chantiers maritimes situés à Boston, Salem, Ipswich, Salisbury et Portsmouth et vendus à l'Angleterre. Les colonies nord-américaines disposaient d'une flotte imposante qui transportait le bois, les grains, la farine, les viandes et les poissons salés et le bétail vivant vers les marchés extérieurs et revenait avec des produits manufacturés.

Les colons de l'État de New York jouaient le rôle prépondérant dans le commerce des fourrures. Albany, située au confluent du fleuve Hudson et de la rivière Mohawk, exerça la fonction de principal poste de traite et d'échange des fourrures avec les Indiens. On ne créa pas à partir d'Albany tout un réseau de communications et une main-d'œuvre comme ceux des Français plus au nord; au contraire les marchands américains achetaient aux Indiens les peaux qu'ils venaient vendre ou échanger à chaque printemps.

La caractéristique la plus marquante de la fin du XVIIe siècle est le rôle de transporteur assumé par les Français dans l'arrière-pays du port de Québec. Cette adaptation et cette nouvelle organisation iront de pair avec l'âge d'or de l'exploration à l'intérieur du continent. Avec l'épuisement des sources de fourrures dans la vallée du Saint-Laurent et dans les environs des lacs Ontario et Érié, il fallut s'approvisionner de plus en plus loin, à l'ouest, au sud par le Mississippi et au nord vers le bassin de la baie d'Hudson. Comme le résume si bien Lasserre, «Fondamentalement, le commerce des fourrures, à partir du Saint-Laurent devient alors une affaire d'organisation de transports et même de logistique»[1]. Cette expansion du grand territoire de la chasse et des approvisionnements en fourrures n'existait, il ne faut pas l'oublier, que par une demande accrue en Europe et en France et par le désir de la métropole de trouver d'autres sources d'approvisionnement que les sources traditionnelles européennes.

Tout ce qui était à l'ouest du lac Supérieur et du lac des Bois relevait du poste de Sault-Sainte-Marie; tout ce qui s'étendait au sud-ouest relevait des postes de Michilimakinac et de Green Bay. Ce dernier assurait la liaison avec le bassin du Mississippi. À partir de ces postes, qui étaient des centres de regroupement, les convois partaient vers Montréal et Québec en passant par la route de l'Outaouais, parsemée de rapides contournés par des portages, mais plus courte que celle qui passait par les lacs Érié et Ontario. Les expéditions de traite dont l'objectif était de ravitailler les postes des Grands Lacs quittaient Montréal au printemps et revenaient entre août et octobre. À l'automne,

1. J.-C. Lasserre, *op. cit.*, p. 176.

on chargeait les cargaisons de fourrures à bord des navires à destination des ports de la métropole. À la fin du printemps, le cycle recommençait avec l'arrivée à Québec des navires de commerce, chargés d'approvisionnements et de fournitures venus de France pour les besoins de la colonie et le ravitaillement éloigné des derniers postes de traite. Tous les postes de la baie d'Hudson étaient ravitaillés directement par navires venant de la métropole.

Au Traité d'Utrecht, en 1713, l'arrière-pays couvrait tout le territoire des environs des Grands Lacs, avec l'Outaouais comme route et axe principal des transports; la colonie du Canada comptait 18 000 personnes et nécessitait une main-d'œuvre de 650 hommes pour assurer le transport des fourrures et des approvisionnements. En cette même année, les Français perdirent Terre-Neuve, l'Acadie et l'immense territoire des environs de la baie d'Hudson qu'ils avaient conquis grâce à la prouesse de Pierre Lemoyne d'Iberville. Il fallut se résigner et penser à une seule chose : «Profiter de la paix pour fortifier le Canada», écrivit Vaudreuil en 1713[2].

Après 1713, les Anglais revinrent à la baie d'Hudson et tout redémarra. La Compagnie exploita ces territoires pendant cinquante ans avec une équipe d'environ 200 personnes. Elle envoyait trois navires par année. York devint le premier des postes de traite, comptant pour la moitié des affaires de la Compagnie. Chaque été, plus de 550 Indiens arrivaient à York; ailleurs, c'était par petits groupes qu'ils venaient, y restant quelques jours seulement pour vendre et échanger. Au sud, la rivalité commerciale devint de plus en plus forte avec les Anglais et leurs intermédiaires, les Iroquois, qui harcelaient les lignes de communications et essayaient de détourner vers leurs marchés des quantités toujours plus volumineuses de fourrures. Par exemple, ils achetaient de fortes quantités aux Français eux-mêmes. En 1725, quinze pour cent de toutes les fourrures atteignant Albany arrivaient par l'intermédiaire des Français qui empruntaient la voie du Richelieu. Grâce à une politique des prix plus avantageuse, en payant et en offrant plus cher aux Indiens que les Français pour leurs fourrures et en vendant des produits manufacturés de meilleure qualité, il n'était pas nécessaire d'aller loin à l'intérieur, puisqu'on venait à eux[3].

Avec la construction du poste et du fort Oswego en 1727, les marchands de l'État de New York offraient à tout Indien ou voyageur qui passait par là, en se rendant à Montréal, l'occasion de vendre et d'acheter. Les Français, qui étaient conscients de cette rivalité grandissante, venaient de réouvrir le poste de Niagara à l'embouchure de cette rivière. Les deux postes jouaient le même rôle, celui d'attirer et de contrôler le passage des convois de canots qui venaient de l'Ouest. Comme l'écrit Frégault : «il avait voulu fournir ainsi au grand commerce de New York un point d'appui qui le mit en mesure de disputer l'Ouest au grand commerce de Montréal». Ce comptoir d'Oswego devint si important qu'il apparut nécessaire aux Français de le neutraliser et même de le détruire. Ce détournement commercial était un prélude à la construction, un jour, d'un canal qui permettrait de relier l'Hudson et New York au grand trafic potentiel de l'immense région des Grands Lacs, un arrière-pays convoité.

Plus importante que la rivalité commerciale découlant des fourrures fut l'expansion des colonies de Virginie et de Pennsylvanie qui cherchaient à s'étendre vers l'ouest. Elles construisirent un fort au confluent des rivières Alleghany et Mononghaéla, et s'apprêtaient à s'y implanter quand les Français réalisèrent la menace directe que cela représentait. En 1754, à l'été, la guerre commençait entre la Virginie et la France. C'était le début de la guerre de Sept Ans, parallèle à l'européenne, mais dont le théâtre des opérations était l'Amérique. Une lutte de plus grande envergure commençait, celle de deux empires en expansion. Les fronts de colonisation des colonies américaines se rapprochaient constamment des rives du Mississippi et de ses

2. G. Frégault, *La civilisation de la Nouvelle-France*, p. 33.

3. En 1689, avec deux peaux de castor, on s'achetait un fusil à Albany, tandis qu'à Montréal on en exigeait cinq; on s'achetait une couverture pour le prix d'une peau tandis qu'à Montréal on en demandait deux. G.P. de T. Glazebrook, *op. cit.*, vol. 1, p. 12.

affluents. Retenus à l'est de la grande barrière des Appalaches, on sentait qu'ils franchiraient cette barrière un jour et iraient chercher à l'ouest, dans la région de l'Ohio surtout et plus au sud, l'espace nécessaire à leur développement. Or, les Français étaient installés dans la grande vallée du Mississippi ; depuis Québec jusqu'à la Nouvelle-Orléans, ils défendaient cet immense arrière-pays continental avec une poignée de forts, de postes et d'hommes. Ce n'était qu'une question de temps, à moins de recevoir des renforts considérables de la métropole.

Pendant ce temps, après les explorations de La Vérendrye, les Français étaient entrés en contact avec les Indiens des plaines et commencèrent à commercer avec eux, ce qui leur permit d'étendre leur arrière-pays à partir du Grand Portage (Thunder Bay) pour couvrir les rivières Saskatchewan Nord et Sud. En 1753, les Français avaient fondé une ligne de postes de traite qui s'étendait vers l'ouest, depuis Le Pas jusqu'au fort La Corne, situé (The Forks) au confluent des rivières Saskatchewan Nord et Sud et coupant la route des Indiens qui essayaient d'atteindre York situé à l'embouchure du fleuve Nelson, le principal poste de la Compagnie de la Baie d'Hudson.

Coupée de son arrière-pays naturel, la Compagnie envoya Anthony Henday qui partit de York, remonta le Nelson avec les Indiens Cris retournant chez eux jusqu'à la Saskatchewan et, de là, jusqu'aux environs de Calgary. À son retour en 1755, il observa comment les Français sélectionnaient les meilleures peaux des Cris qui servaient d'intermédiaires aux tribus situées encore plus à l'ouest. La Compagnie n'eut pas à attendre longtemps avant d'appliquer les recommandations de Henday. La guerre de Sept Ans et la victoire de l'Angleterre allaient offrir à la Compagnie, comme un fruit mûr, tous les postes et toute l'organisation intérieure que les Français avaient bâtis.

Le bilan des cinquante dernières années se résume ainsi : entre 1713 et 1760, on exportait annuellement entre 200 000 et 400 000 peaux de fourrure dont la moitié était des peaux de castor[4].

TABLEAU 13-1

Destination des expéditions de fourrures d'après les congés de traite et les engagements. Période 1720-1752

Région	Nombre de congés	Nombre d'engagements
Outaouais	32	9
Lac Ontario	—	8
Lac Érié	167	213
Lac Huron	160	356
Lac Michigan	73	32
Lac Supérieur	74	50
Ouest	23	35
Sud	166	53
Indéterminées	3	85

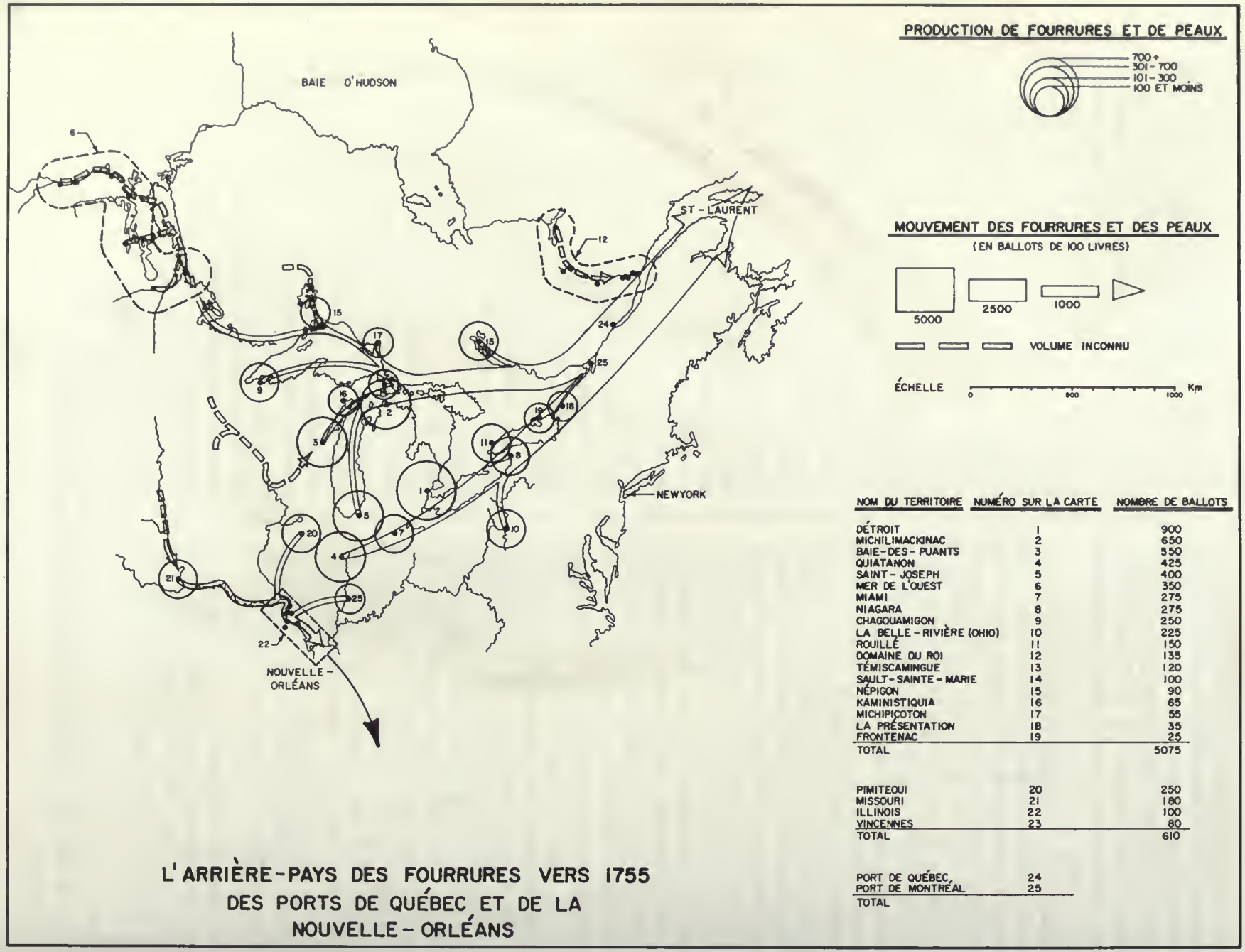
Source : M. Filion, *Les marchands de fourrures canadiens au XVIIIe siècle à travers les congés de traite, les licences de commerce et les engagements pour l'Ouest*, tableau 4.

La main-d'œuvre nécessaire à cette opération annuelle augmenta de 850 en 1720 à 1 400 hommes en 1760, tous engagés dans la traite des fourrures[5]. D'après les congés de traite qu'obtenaient les marchands et le nombre d'engagements, les régions les plus actives de la traite des fourrures, entre 1720 et 1752, étaient les régions des lacs Huron et Érié et la région au sud des Grands Lacs (tableau 13-1 et figures 63 et 64). En complément à cet immense arrière-pays exportateur des fourrures, il y avait un arrière-pays importateur aux limites identiques qui consistait en approvisionnements pour les postes de traite et les forts et en objets et en denrées qui servaient de troc. Ensemble de voies de communications, de ravitaillement et de transport extraordinaires pour l'époque, on demeure impressionné aujourd'hui par l'étendue de cet arrière-pays, l'ampleur de ses opérations et, sans nul doute, la qualité de ses canotiers, engagés, voyageurs, commerçants, commis, marchands et administrateurs.

Le port de Québec possédait donc deux arrière-pays, le local et le régional, qui s'agrandirent avec l'accroissement du peuplement en Nouvelle-France, et un immense arrière-pays, qu'il contrôlait par l'intermédiaire des comptoirs et des

4. B.D. Murphy, *The size of the labour force in the Montréal fur trade, 1675-1790*, p. 60.

5. *Ibid.*, p. 162.



NOM DU TERRITOIRE	NUMÉRO SUR LA CARTE	NOMBRE DE BALLOTS
DÉTROIT	1	900
MICHILIMACKINAC	2	650
BAIE-DES-PUANTS	3	550
QUIATANON	4	425
SAINT-JOSEPH	5	400
MER DE L'OUEST	6	350
MIAMI	7	275
NIAGARA	8	275
CHAGOUAMIGON	9	250
LA BELLE-RIVIÈRE (OHIO)	10	225
ROUILLÉ	11	150
DOMAINE DU ROI	12	135
TÉMISCAMINGUE	13	120
SAULT-SAINTE-MARIE	14	100
NÉPIGON	15	90
KAMINISTIQUIA	16	65
MICHIPICOTON	17	55
LA PRÉSENTATION	18	35
FRONTENAC	19	25
TOTAL		5075
PIMITEOUI	20	250
MISSOURI	21	180
ILLINOIS	22	100
VINCENNES	23	80
TOTAL		610
PORT DE QUÉBEC	24	
PORT DE MONTRÉAL	25	
TOTAL		

FIGURE 63. Réseaux de transport et de distribution des fourrures dans l'arrière-pays des ports de Québec et de la Nouvelle-Orléans vers 1755. Les renseignements et la compilation proviennent des planches 37, 40, 57, 60 et 61 de l'*Atlas historique du Canada*,

centres de Montréal et de Trois-Rivières en amont; en aval, il avait, avec Louisbourg, un avant port-forteresse, un faisceau de lignes maritimes qui le mettait en contact avec les ports de la Nouvelle-Angleterre, des Antilles et de France. Ce fut la plus grande expansion française en Amérique du Nord, un empire et un arrière-pays aux dimensions continentales, mais aussi un «colosse aux pieds d'argile».

ENTRE 1760 ET 1825 — VERS UN RÉTRÉCISSEMENT CONSIDÉRABLE DE L'ARRIÈRE-PAYS[6]

L'arrière-pays local et régional demeura sensiblement le même, après la conquête du Canada par l'Angleterre; il s'agrandit pour un temps avec l'arrivée des loyalistes et des immigrants d'outre-mer qui s'installèrent dans les Cantons de l'Est, le long des rives du Saint-Laurent supérieur et de l'Outaouais. Quand on créa deux colonies après 1791, le Haut-Canada demeura intégré à l'arrière-pays régional du port de Québec, car ses importations et ses exportations passaient par ce port et celui de Montréal.

Ce qui fascinait les milieux d'affaires, c'était l'immense arrière-pays des fourrures. Serait-il coupé en morceaux et subdivisé en arrière-pays des ports de la baie d'Hudson, des colonies américaines de l'Atlantique, dont New York, ou demeurerait-il intact?

Au sud, quatre groupes d'intérêts et d'associations travaillaient dans le secteur des fourrures : les marchands d'Albany qui avaient investi dans les sociétés montréalaises et demeuraient dans l'État de New York, ayant des intérêts dans le commerce des fourrures dans les deux territoires; le groupe de marchands qui déménagea d'Albany à Montréal; les trafiquants ou *peddlers* venus directement de Grande-Bretagne; enfin, les marchands canadiens-français de Montréal. Ces derniers, cependant, seront de moins en moins en mesure de participer d'égal à égal, avec les anglophones les plus importants, à la consolidation et à l'intégration des territoires de l'Ouest et du Nord-Ouest. Ces territoires devenaient la source principale des fourrures et remplaçaient les territoires plus rapprochés qui s'épuisaient vite, ceux de l'Illinois, de l'Ohio et de toute la région au sud des Grands Lacs. En peu de temps, les marchands canadiens s'associèrent aux marchands et aux entrepreneurs américains qui avaient quitté Albany pour Montréal afin de participer directement au commerce bien organisé de la route du Saint-Laurent et des Grands Lacs.

De ces quatre groupes, ce furent les marchands d'ascendance écossaise et américaine de New York qui s'emparèrent du commerce des fourrures de Montréal et établirent les principales maisons de commerce. Parmi les plus connus, il y avait McTavish et Frobisher, McGillivray, Phyn et Ellis. Cette mainmise se fit progressivement après 1774. Les Canadiens constituaient la main-d'œuvre de base, les équipages de canots, les voyageurs, les engagés, les canotiers et les portageurs, ils remplissaient aussi les postes de commis, de facteurs et d'explorateurs; ils assuraient l'exploitation de ce long réseau de voies de navigation depuis les Prairies jusqu'à Montréal et Québec. C'étaient les hommes de l'extérieur, ceux qui se battaient contre les intempéries, le froid, la neige, les rapides, les chutes et les cours d'eau, ceux qui établissaient les échanges et assuraient les transports. Il y avait, à un échelon supérieur, des trafiquants de fourrures, des marchands et des commerçants installés dans les ports, surtout à Montréal, dont quelques Canadiens qui assuraient les chargements et les transports par navires de commerce vers les marchés d'outre-Atlantique; c'étaient les hommes de l'intérieur, les hommes d'affaires et les chefs d'entreprises. Dans cette dernière catégorie, on trouvait les nouveaux arrivants, ceux de l'État de New York, familiers avec cette partie des opérations financières et commerciales, et ceux d'Angleterre qui

6. Nous renvoyons à l'article de F. Ouellet, «Dualité économique et changement technologique au Québec, 1760-1790», dans Histoire sociale/Social History 9,18 (novembre 1976) p. 256-296, et les chapitres 6 «Economic dualism and technological change in Québec, 1760-1790» et 5 «Ruralization, Regional Development and Industrial Growth before 1850», publiés dans *Economy, Class and Nation in Québec, Interpretative Essays*, 1991.

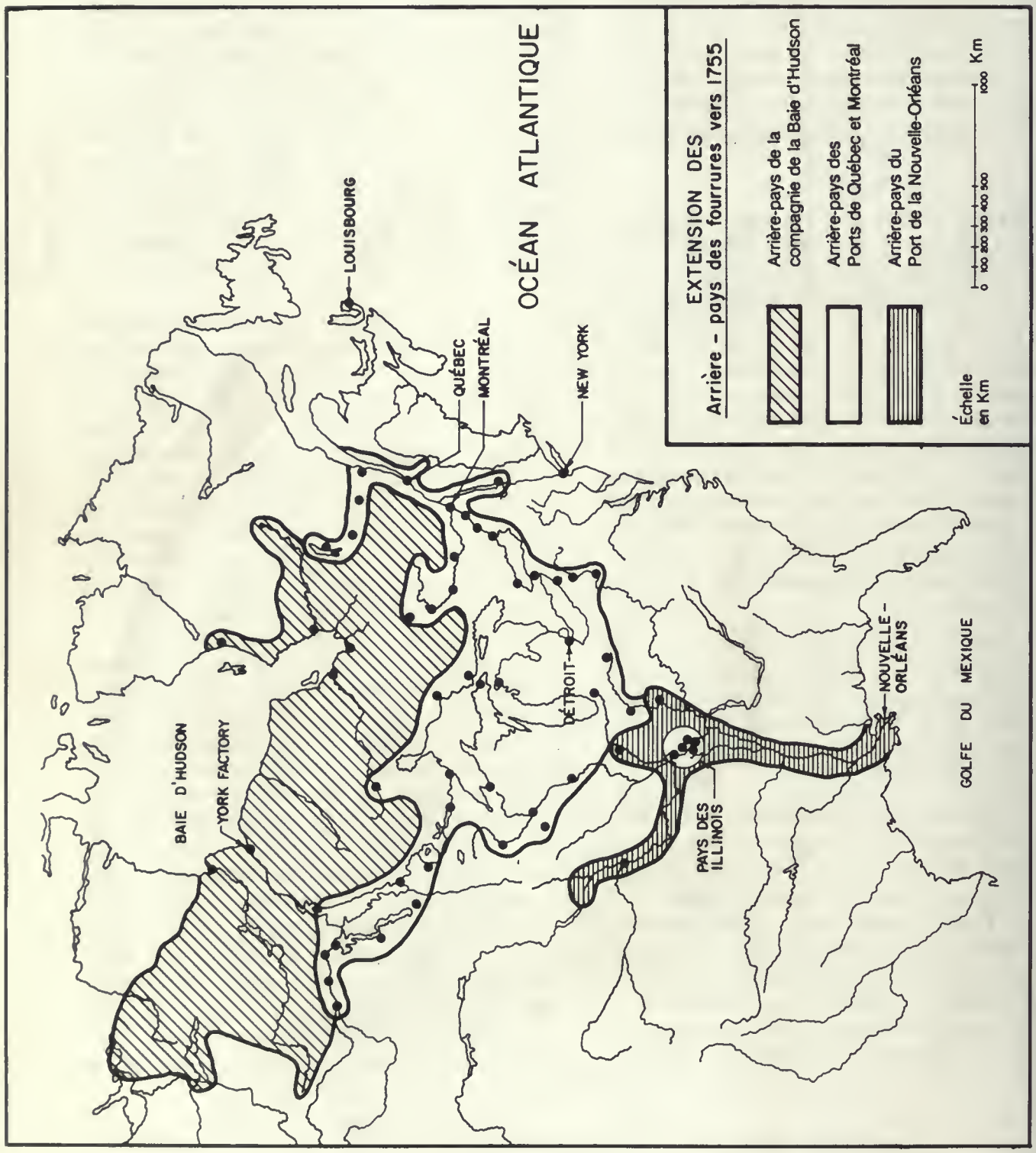


FIGURE 64. Extension, vers 1755, des arrière-pays concurrentiels des fourrures des ports du Saint-Laurent, de la baie d'Hudson et de la Nouvelle-Orléans. Seuls les principaux centres de traite et les principaux ports sont nommés; les autres sont indiqués par un point.

connaissaient bien les marchés. À partir de 1763, les deux groupes, anglais et français de langue, travaillèrent ensemble à développer le commerce des fourrures. Les Canadiens représentaient 87,1% des effectifs commerçants, 85,2% des canots équipés en 1767 comparativement aux Anglais (groupes d'hommes d'affaires arrivés à la suite des conquérants militaires et autres) qui, eux, contrôlaient 56,8 % du financement des expéditions[7]. La pénurie de capitaux fut une des causes qui empêchèrent les Canadiens de participer au financement et à la haute administration de ce commerce[8].

En 1775, les Canadiens détenaient 67% des permis de traite et d'équipement, 52% des canots équipés et 42% des bateaux. Il y avait déjà, par rapport à 1767, un recul qui s'accentua rapidement; le nombre de canots équipés par des Canadiens passa de 38% en 1778 à 28% en 1779, à 21% en 1782, pour se retrouver avec 26% des permis en 1790, 7% des bateaux et 27% des canots [9]. Ils s'éliminaient graduellement en tant que trafiquants tandis que certains marchands de langue anglaise s'affirmaient en prenant le contrôle de ce grand commerce, vingt ans après leur arrivée.

L'Acte de Québec de 1774 consacra la suprématie des marchands de Montréal sur ceux d'Albany et de New York (figure 65). En le ratifiant, la vallée de l'Ohio et la région des Grands Lacs étaient rattachées à l'empire commercial du Saint-Laurent. C'était la consécration d'un arrière-pays qui menaçait d'être coupé dans la région du lac Érié par l'avance des fronts de colonisation des colons anglo-américains. Le bassin de drainage du Saint-Laurent et des Grands Lacs s'identifiait au territoire économique des compagnies de Montréal et, éventuellement, à celui de la Compagnie du Nord-Ouest. Il incluait aussi le grand territoire connexe des rivières se déversant dans le lac Winnipeg. On freinait aussi l'expansion normale des colonies américaines vers l'Ouest.

La révolution américaine força le tracé et l'imposition de frontières et la séparation politique et économique de toute la région au sud du Saint-Laurent supérieur (à partir de Cornwall en Ontario) et des Grands Lacs. Perte importante d'un futur territoire agricole et industriel de premier plan; perte moins sérieuse pour les commerçants de fourrures, car on l'avait tellement exploité qu'il commençait à s'épuiser. Cela signifiait aussi l'abandon des postes de traite situés au sud des Grands Lacs. En fait, «cela prit vingt ans avant que la réalité n'apparaisse et que les marchands de Montréal commencent à perdre»[10].

Le continent était divisé entre deux grands arrière-pays, celui de la façade atlantique des États-Unis, de la Nouvelle-Angleterre à la Floride qui, à partir de ses ports et à la suite du déplacement de ses fronts de colonisation vers l'ouest, étendait ses lignes de communications, ses réseaux de transports et ses échanges commerciaux pour en arriver un jour à contrôler l'intérieur du pays jusqu'au Pacifique. Au nord, à l'exception de la Nouvelle-Écosse, de Terre-Neuve et des autres colonies anglaises, l'arrière-pays potentiel du Saint-Laurent s'étendait au-delà des Grands Lacs jusqu'aux Rocheuses et au Pacifique. Les grandes régions géographiques naturelles qui s'allongeaient dans un axe nord-sud furent coupées, à partir de ce moment-là, par l'établissement d'une frontière politique à laquelle on surimposa une barrière

7. F. Ouellet, *Histoire économique et sociale du Québec, 1760-1850*, p. 74-81.

8. François Baby, avec ses frères Antoine et Jacques établis à Détroit, revint à Montréal en 1763 comme représentant d'une maison de commerce anglaise. Il était commerçant en gros, importateur et exportateur de fourrures et de poisson et aussi armateur, car il exploitait des goélettes sur le fleuve en aval et en amont de Montréal.
Un autre marchand connu fut Pierre Guy, qui commerçait directement avec des marchands londoniens jusqu'en 1777; après cette date, il importait et exportait par l'intermédiaire des frères Baby à Montréal. Ce sont les deux exemples de marchands canadiens-français qui s'intégrèrent à l'organisation commerciale des premières années après la conquête du Canada. *DBC*, vol. 5, p. 46-50 et p. 434-438. Voir thèse de maîtrise de D. Miquelon dans la bibliographie.

9. F. Ouellet, *op. cit.*, p. 104.

10. *Ibid.*, p. 11.

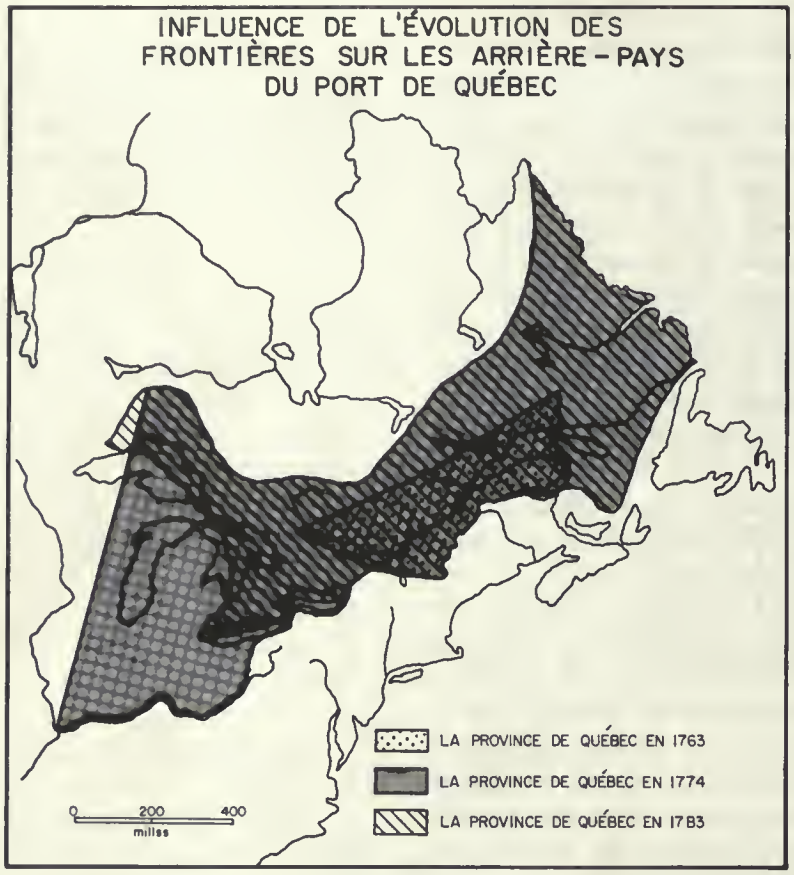


FIGURE 65. Déplacement des frontières politiques et leurs effets sur les limites des arrière-pays du port de Québec à la fin du XVIIIe siècle

douanière et économique. L'histoire l'emportait sur la géographie nord-américaine.

La séparation du continent en deux moitiés allait créer une double juridiction administrative sur les Grands Lacs, chaque pays ayant, de son côté de la frontière, la responsabilité du développement de la batellerie, des ports, des canaux et des voies navigables et de leur exploitation et de leur entretien. Cela forçait aussi chaque pays à s'étendre en longitude vers l'ouest, même si au-delà du Mississippi la frontière n'était pas encore tracée avec précision. L'Angleterre avait tout intérêt à aider le Canada qui lui restait fidèle, de tout son poids, ce qui signifiait la préservation du marché anglais et européen des fourrures. Les Américains, à cause de leur population, trouvaient déjà chez eux un nouveau marché pour ce produit.

Après la révolution américaine, certains marchands d'origine écossaise-américaine de Montréal, après des années de rivalité, décidèrent de s'unir pour fonder la Compagnie du Nord-Ouest en 1783. Ils avaient concentré tous leurs efforts et tous leurs intérêts dans cette société qui s'identifiait à la vallée du Saint-Laurent, aux Grands Lacs et aux territoires du Nord-Ouest. La nouvelle société n'avait pas de charte, ne fut jamais incorporée et consistait simplement en associés avec actions transférables[11]. Ressemblant à une fédération de petites entreprises, on l'appelait communément «l'entreprise» (*the concern*)[12]. Il y eut pendant un

11. G.P. de T. Glazebrook, *op. cit.*, vol. 1, p. 33.
12. *Ibid.*, p. 33.

temps des compagnies rivales comme la *Michilimakinac Company*, la *Gregory McLeod and Company*, la *XY Company* qui, vers 1804, fusionnèrent avec la Compagnie du Nord-Ouest.

En 1806, l'Entreprise comptait 123 canots dont 17 canots de maître, 97 canots du Nord et 9 bateaux; elle avait 1 058 employés en fonction dans ses territoires dont 95 en territoire américain. Elle fit construire un premier navire sur les Grands Lacs en 1784[13]. À la suite des explorations de ses membres les plus connus, dont Peter Pond, Alexander Mackenzie et David Thompson, la Compagnie avait envahi le territoire américain, quoique encore inexploré, de la côte Ouest (les États de Washington et de l'Orégon). Elle portait bien son nom de Compagnie du Nord-Ouest. Les grandes découvertes de l'Ouest, des Prairies, des grands lacs de l'intérieur, du Pacifique, des Rocheuses et du nord-ouest américain avaient été faites par les hommes de cette Compagnie qui occupa, à la fin du XVIIIe siècle, une partie du continent nord-américain, depuis les sources du Mississippi jusqu'à l'Arctique et des Grands Lacs au Pacifique. L'entreprise méritait le qualificatif d'empire du Nord; elle était l'ancêtre des grandes multinationales d'aujourd'hui. Le centre de la collecte des fourrures, de l'arrivée et du départ des grandes expéditions annuelles, était situé au Grand Portage. Après 1805, le centre du Grand Portage fut déplacé à Fort William (Thunder Bay). Le deuxième centre vital était Montréal, d'où l'on groupait les peaux pour les charger à bord des navires fluviaux, des barques et des bateaux à destination de Québec et des ports anglais. C'était aussi le siège social de la Compagnie. Un tel empire, avec ses moyens de communications et de transport fondés sur le canot et les bateaux adaptés aux Grands Lacs et aux rivières nord-américaines, mais aux liaisons si étendues que les coûts de transport devenaient très élevés, était difficile à administrer et à exploiter. Il en coûtait deux fois plus cher pour expédier les fourrures par la route du Saint-Laurent que par la route de la baie d'Hudson. Quelques partenaires se posaient des questions sur l'avenir de l'«entreprise». La réponse viendrait du Nord.

En 1760, la Compagnie de la Baie d'Hudson eut l'occasion unique d'agrandir son territoire en occupant l'espace laissé vacant par les Français au sud et à l'ouest et de couper l'arrière-pays du port de Québec dans les environs du lac Winnipeg. Elle se réveilla trop tard. Les Canadiens, avec l'aide des nouveaux marchands, appuyés par des capitaux et des contacts sur les marchés londoniens et new-yorkais, s'étaient réinstallés, réorganisés et avaient repris les liaisons avec le vaste réseau intérieur qu'ils avaient. Même les territoires des bassins des rivières qui se jetaient dans la baie James étaient fréquentés par des trafiquants venus de Québec et de Montréal. Ils sauvèrent le vaste arrière-pays continental qu'avaient développé les Français.

La Compagnie de la Baie d'Hudson décida alors de pénétrer à l'intérieur, de ne plus attendre l'Indien, mais d'aller vers lui, d'intercepter les concurrents, bref de copier le type d'exploitation des Français. En 1777, elle fonda Gloucester House au sud de la baie James. Samuel Hearne fonda Cumberland House en 1774 (à 724 kilomètres en ligne droite), à l'ouest de York Factory. En 1786, la Compagnie fonda Osnaburgh House au lac Saint-Joseph, Red Lake au lac des Bois et un autre poste au lac à la Pluie; elle était décidée à harceler la grande route de la Compagnie du Nord-Ouest et à profiter de la venue des tribus indiennes. Une décennie plus tard, elle fondait Edmonton House en 1795, complétant ainsi une ligne de postes qui coupait virtuellement aux employés de la Compagnie du Nord-Ouest tout accès aux territoires du Nord-Ouest. Il y avait, dans certains endroits, côte à côte, des postes de traite des deux compagnies qui se livraient une guerre de prix et de troc qui profitait à l'Indien. Cette guerre d'attrition ne pouvait pas durer.

À l'ouest de la baie d'Hudson, il y avait un problème de moyens de transport. Henley House était ravitaillé par bateaux à fond plat et par barges, ce qui n'était pas des plus efficaces. On trouva la solution en introduisant sur la Saskatchewan le bateau de type York, adapté des navires de pêche des îles Orkney, qui s'avéra plus dur, plus efficace

13. Voir références au BEAVER et à l'OTTER au chapitre 6.

et de plus grande capacité que les canots de maître des Canadiens. Malgré ce nouveau type de bateau, la Compagnie de la Baie d'Hudson était distancée par la Compagnie du Nord-Ouest sur tous les fronts au tournant du siècle. Il fallait plus, Lord Selkirk trouva la réponse en fondant une colonie de peuplement dans le bassin de la rivière Rouge, au sud du Manitoba, en 1816. L'objectif était d'approvisionner les postes de la Compagnie de la Baie d'Hudson grâce aux récoltes des colons, de recruter sur place une main-d'œuvre familière au milieu physique et, surtout, de couper la route de l'Ouest à la grande société rivale. Il y eut tueries, escarmouches, massacres et destruction de Fort-William. On venait de porter un coup mortel à la Compagnie du Nord-Ouest.

L'entente conclue en 1821 plaçait pour vingt et un ans le contrôle des deux sociétés sous la juridiction d'une Compagnie de la Baie d'Hudson renouvelée. Elle obtenait les droits exclusifs de la traite des fourrures dans un territoire qui comprenait tout ce qui, au Canada, s'étendait de l'Ontario au Pacifique et jusqu'à l'océan Arctique. Ce fut le triomphe de la route de la Baie d'Hudson sur celle du Saint-Laurent et la perte de l'immense arrière-pays continental des fourrures.

Ce fut aussi, pour les ports du Saint-Laurent, la perte de la riche région au sud des Grands Lacs. En effet, après la guerre de 1812-1815, les marchands de Montréal, étant exclus des États-Unis, vendirent leurs parts à John Jacob Astor en 1817. Cette région se détacha définitivement de l'orbite de Montréal et de la route du Saint-Laurent et devint partie intégrante de l'arrière-pays du port de New York. L'ouverture des canaux Champlain (1823) et Érié (1825) enleva aux Canadiens tout espoir d'accroître les échanges et de contrôler, par la route du Saint-Laurent, le trafic des cargaisons américaines des ports des Grands Lacs. L'arrière-pays commercial de la moitié des Grands Lacs leur échappait au profit d'une route maritime complètement américaine qui assurait ravitaillements, approvisionnements et commerce.

Entre-temps, deux denrées que l'on connaissait depuis un siècle, mais qui n'avaient pas connu d'essor spectaculaire, les céréales et le bois, devintent, en l'espace de deux décennies, vers le début du XIXe siècle, de grandes denrées d'exportation. Les arrière-pays d'où elles provenaient, cependant, se confinaient aux zones de peuplement des Bas et Haut-Canadas. Ces deux arrière-pays, plus restreints et plus faciles à contrôler, allaient prendre la relève et fournir aux ports de Québec et de Montréal un fret de retour indispensable.

L'arrière-pays des céréales, qui s'identifiait aux terres agricoles du Québec jusqu'en 1780, se déplaça, après 1794, vers le Haut-Canada dont les premiers colons commencèrent à exporter vers la Grande-Bretagne. Ce marché se développa rapidement. Comme l'écrivaient Easterbrook et Aitken : «*These shipments marked the beginning of a trade which was the main stay of Upper Canada's economy for the next three quarters of a century*»[14]. C'était la première fois qu'on créait une colonie britannique (la province du Haut-Canada en 1791) sans liaison maritime directe avec la métropole. On supposait que Montréal jouerait ce rôle, ce qui était à l'avantage de ses marchands en leur procurant d'autres trafics que les fourrures et les fournitures de base.

On vit poindre en Europe une «conjoncture militaire» nouvelle : le phénomène Napoléon qui domina pendant quinze ans. Inquiète, la Grande-Bretagne songeait à de nouvelles sources d'approvisionnement en bois, nécessaires à sa marine de guerre et à ses programmes de construction. Elle se tourna vers les colonies nord-américaines, dont le Canada et les futures provinces de la Nouvelle-Écosse et du Nouveau-Brunswick. Le Canada offrait une forêt de pins quasi inépuisable dont on connaissait la valeur et l'étendue. Les pins blancs et rouges se trouvaient en abondance dans tout le bassin du Saint-Laurent et des Grands Lacs ainsi qu'en Nouvelle-Écosse, au Nouveau-Brunswick et dans le nord-est des États-Unis. On recherchait le chêne rouge pour sa qualité ; il croissait plus au sud que les pins, dans un territoire plus réduit. Deux ports, deux têtes de pont, deux arrière-pays déjà

14. W.T. Easterbrook et H.G.J. Aitken, *Canadian Economic History*, p. 157.

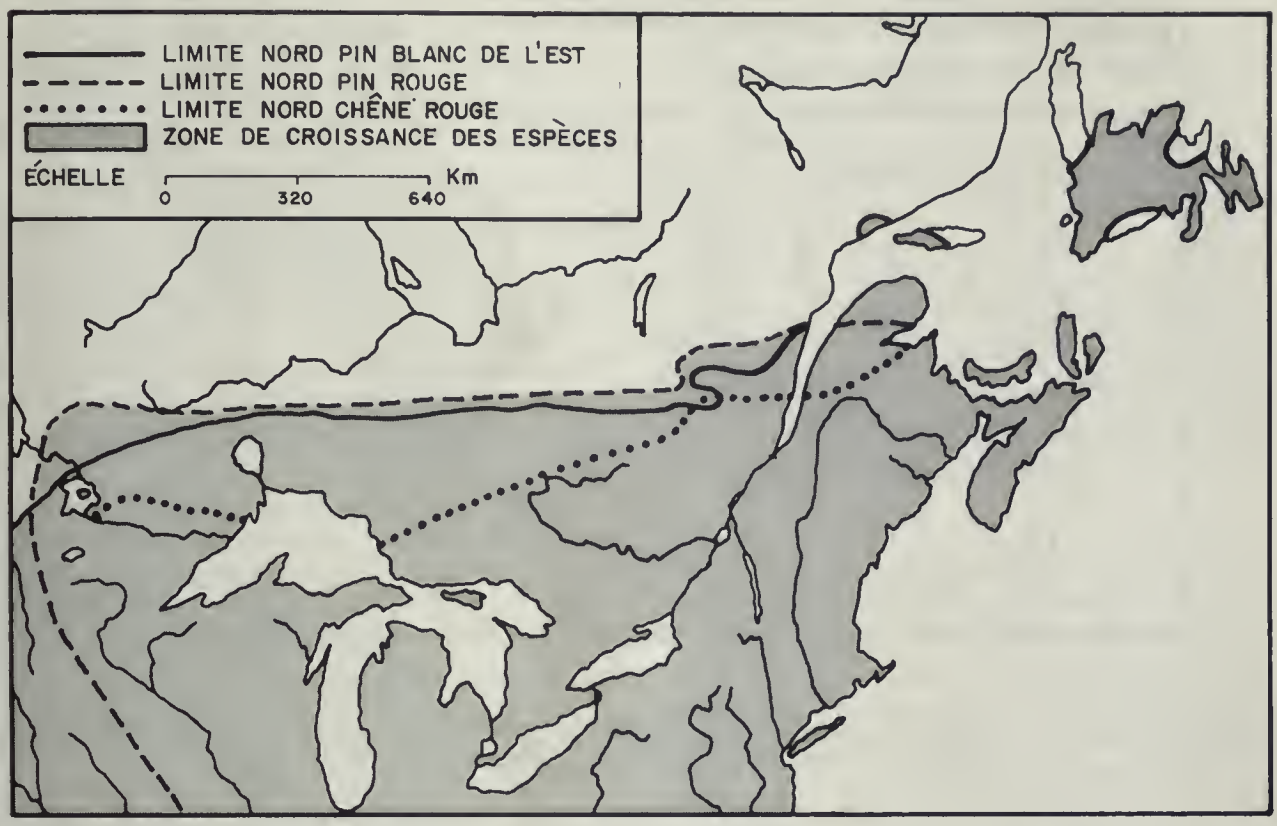


FIGURE 66. Zones de croissance des bois commerciaux dans le bassin du Saint-Laurent et des Grands Lacs.

organisés offraient des produits dont on avait besoin, c'étaient Québec et Saint-Jean au Nouveau-Brunswick. L'aire de pousse du pin blanc et rouge à l'époque correspondait au bassin de drainage du Saint-Laurent et des Grands Lacs (figures 66 et 67).

L'offre et la demande coïncidaient fort bien et c'était, à l'intérieur du système impérial, une autre raison d'encourager ce commerce qui existait, mais à échelle réduite. La forêt serait exploitée non plus pour les besoins des colons, mais en fonction d'une demande qu'on espérait forte et durable. Comme la Grande-Bretagne importait 300 000 charges (*loads*) par année, cela représentait un marché considérable, en plus du marché naissant des Antilles[15].

Le bois de construction devint, à son tour, un produit d'exportation auquel s'ajoutaient la perlasse et la potasse et, bien entendu, les ventes de navires en bois construits dans les chantiers maritimes du Saint-Laurent. Les grandes étapes de la pénétration des forêts se succédèrent rapidement. La Beauce s'ouvrit en 1800, la vallée de l'Outaouais en 1806, celle du Richelieu en 1810 ainsi que la région du haut Saint-Laurent, entre Montréal et Kingston. Ce fut la deuxième denrée, avec les fourrures, à être entièrement dépendante des transports par eau pour son acheminement depuis les chantiers en forêt, avec la drave et la flottaison, et son transport par radeau jusqu'aux ports de Montréal et de Québec. Ce sera la dernière, car, après 1850, avec l'apparition des chemins de fer, l'acheminement des produits de la forêt, des mines et de l'agriculture vers les grands ports de commerce sera modifié.

15. *Load* se définit comme une charge d'environ 50 pieds cubes ou 1,415 mètres cubes.

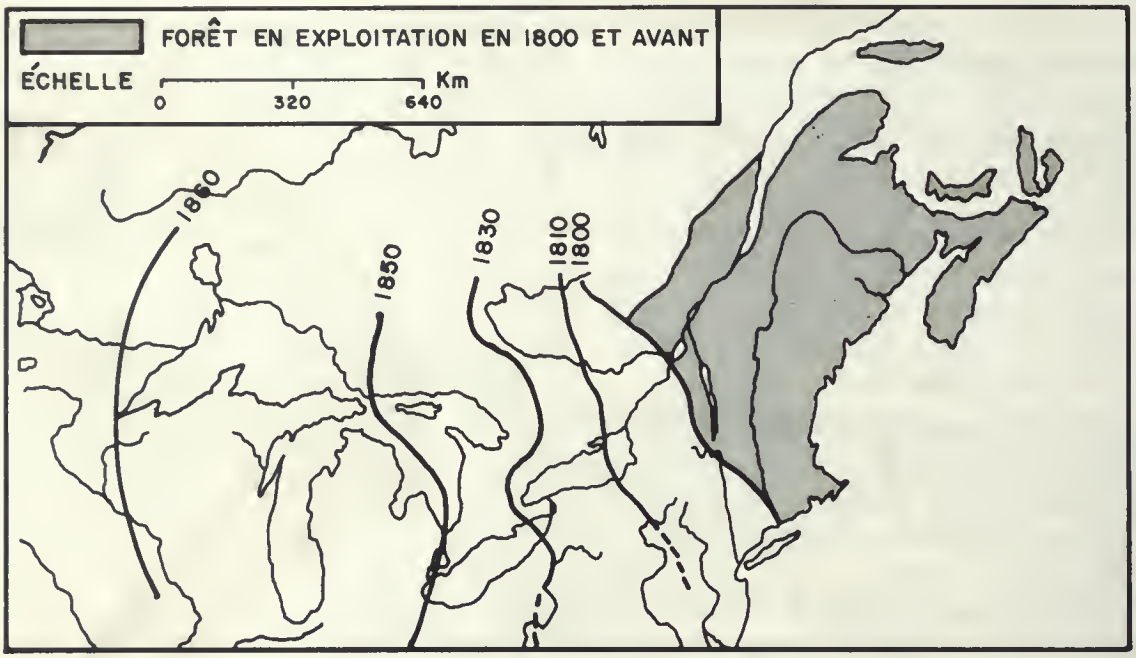


FIGURE 67. Progression vers l'Ouest de la coupe du bois et des exploitations forestières dans la première moitié du XIXe siècle dans le bassin du Saint-Laurent et des Grands Lacs.

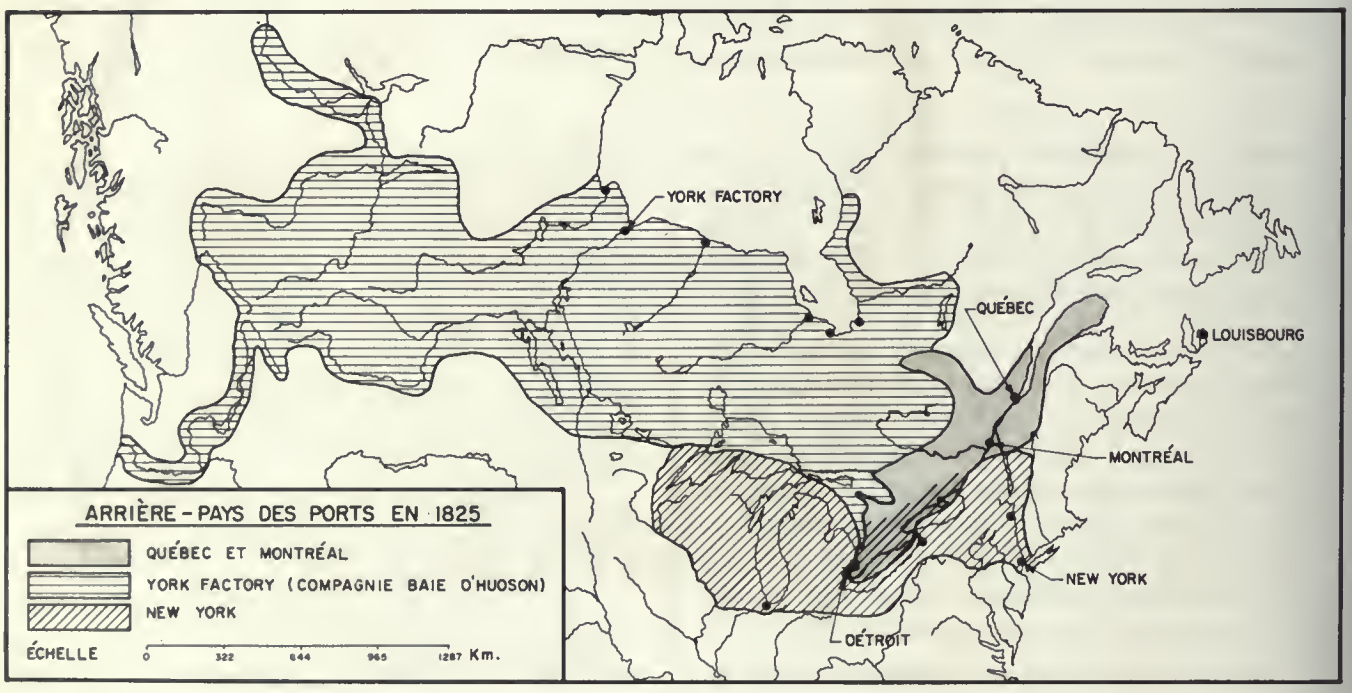


FIGURE 68. Carte des arrière-pays des ports de Québec, Montréal, New York et York Factory (Compagnie de la Baie d'Hudson) en 1825.

DE 1825 À 1850 — RÉORGANISATION AUTOUR D'UN ARRIÈRE-PAYS PLUS MODESTE ET MIEUX ÉQUILIBRÉ

Au début des années 1820, les marchands de Montréal et de Québec avaient réussi à bâtir des maisons de commerce, à développer leur sens des affaires et à accumuler des capitaux. On commençait à regarder ailleurs, vers les marchés d'Europe, des Indes occidentales et des États-Unis. On espérait aussi développer un marché de consommation plus varié et plus exigeant à la fois.

En comparant l'évolution démographique des deux provinces canadiennes, le Haut-Canada rattrapa et dépassa le Bas-Canada en l'espace de vingt-cinq ans, entre 1825 et 1851. L'arrière-pays des céréales en 1825 se confondait avec celui du peuplement (tableau 13-2). L'agriculture, qui était la grande activité économique de l'époque, progressa à pas de géant. Les petites villes et les petits ports avaient des meuniers qui expédiaient leur farine vers Montréal à des marchands qui la revendaient à d'autres marchands ou à leurs associés en Grande-Bretagne. Dans bien des cas, dans les villages et les hameaux, le meunier et le marchand général étaient la même personne. Depuis Londres et Liverpool, en passant par Québec et Montréal, jusqu'aux confins du Haut-Canada, dans la première moitié du XIXe siècle, on trouvait une chaîne de dettes et de crédits parallèle au système de transport du Saint-Laurent et des Grands Lacs. Toute cette chaîne financière dépendait du prix du blé et du tarif fixé en Grande-Bretagne[16].

L'objectif du Canada et de ses grands marchands était de réduire les tarifs d'entrée en Grande-Bretagne afin de s'assurer un marché permanent pour les céréales et la farine et, en même temps, par un système commercial bien établi, avec sa chaîne de postes, d'entrepôts, de magasins, de banques, de navires et de ports, de contrôler les exportations venant du Haut-Canada et du nouveau Middle West américain et de les expédier par la route du Saint-Laurent.

TABLEAU 13-2

La population de la vallée du Saint-Laurent à certaines dates entre 1760 et 1851

Année	Bas-Canada	Haut-Canada	Total
1760	70 000	—	70 000
1784	130 415	5 000	135 415
1825	373 199	157 923	531 122
1832	515 528	236 702	752 230
1851	890 261	952 004	1 842 265

Source : F. Ouellet, *Économie coloniale et économie internationale ; le commerce de la vallée du Saint-Laurent avec l'Espagne, le Portugal et leurs possessions atlantiques (1760-1850)*, *MSRC*, 1984, quatrième série, tome XXII, tableau 10.

Quant au développement forestier, le bassin de drainage de l'Outaouais devint bientôt le territoire le plus important de la coupe du bois grâce à sa situation au nord-ouest, encore non touché par la colonisation, bien arrosé et avec une rivière qui se prêtait à merveille à la flottaison du bois. Philémon Wright vint du Massachusetts et fonda la ville de Hull en 1800. Son but initial était de coloniser les environs, de construire un moulin à blé et une scierie. Plus tard, il lança en 1806 le premier radeau de bois à descendre la rivière en direction de Montréal. Après ce premier voyage fructueux, mais non sans embûches, il améliora cette technique que d'autres adoptèrent, tant et si bien qu'en 1823, son entreprise mena plus de trois cents trains de bois de Hull à Québec. On lui attribua aussi le développement et l'installation des premières glissoires qu'empruntaient les radeaux de bois, évitant de se frotter sur les pierres et les roches où ils s'abîmaient au passage des rapides.

Les principaux bois acheminés à Québec en 1846 provenaient des zones de coupe suivantes : les régions de Québec et Montréal, 4,2 % ; les régions riveraines du Saint-Laurent, de Montréal au lac Ontario, 28,2 % ; la rivière Grand et le lac Érié, 6,4 % ; l'Outaouais en aval de Bytown, 17 % ; la Gatineau, 4,5 % ; la Rideau, 5,7 % ; l'Outaouais en amont de Bytown, 33,3 % ; enfin les États-Unis, 0,7 %[17]. L'Outaouais était la source à peu

16. W.T. Easterbrook et H.G.J. Aitken, *op. cit.*, p. 281.

près exclusive de pin rouge; le chêne était coupé dans le sud-ouest du Haut-Canada et la région périphérique du lac Érié; le mélèze était coupé dans la zone du Saint-Laurent entre Montréal et Québec[18].

La forêt recula pour faire place à l'expansion de la population et de son implantation terrienne sur de nouveaux sols. La forêt sans contrôle, qui appartenait à tout le monde et que l'on exploitait sans souci de son renouvellement, tomba sous la juridiction de l'État dans le Bas et le Haut-Canada, ce qui favorisa une exploitation plus rationnelle, un meilleur contrôle des coupes, des chantiers et du reboisement. Il n'existe pas de ressource dite renouvelable indéfiniment sans contrôle conjoint de l'État et des exploitants. Il était nécessaire d'introduire des règlements et de gérer efficacement cette grande ressource.

La tendance au regroupement d'entreprises favorisa l'apparition de très grosses sociétés, dont celle de W. Price qui arriva à Québec en 1810, lequel, après avoir travaillé pendant quelques années au service de Scott, Idles, se lança en affaires en 1815. Cette société développa les concessions forestières situées au nord et nord-est de Québec, construisit ses propres scieries et moulins, si bien qu'en 1834, la compagnie expédiait presque cent cargaisons de bois par année à Québec. L'empire de Price qui s'étendit à la région du Saguenay après 1850 existe toujours[19]. La plus grande société était celle de Pollack, Gilmour, de Glasgow, qui commença ses opérations forestières et son industrie du bois dans le bassin de la rivière Miramichi, au Nouveau-Brunswick, en 1812, s'étendit à Saint-Jean, N.-B. en 1822, à Québec et à Montréal en 1828, dans le bassin de la Restigouche en 1833 et à Bathurst en 1835[20]. Cette société exploitait une flotte d'une centaine de navires dans les années 1830, l'une des plus grosses flottes privées sous pavillon britannique[21]. Dans la région de l'Outaouais, on vit aussi apparaître quelques grandes sociétés, dont celle de Philémon Wright déjà citée. Il y avait déjà quinze cents scieries dans le Haut-Canada en 1851 et mille dans le Bas-Canada[22].

Tout en s'équipant mieux, en accroissant la production et en agrandissant le territoire de coupe, l'avenir demeurait incertain. On dépendait trop du seul grand marché britannique, protégé par des tarifs favorables. Vers 1850, l'Angleterre s'approvisionnera à nouveau dans les pays baltes, forçant les exportateurs canadiens à réduire leurs ventes sur ce marché exceptionnel. L'organisation forestière canadienne avec ses scieries, ses entrepôts, ses moyens de transport, son système de ventes et son étude des marchés n'a pas connu le désastre anticipé, parce qu'on avait commencé à exporter vers un autre marché, sérieux et lucratif, le marché américain.

L'arrière-pays de 1850 était plus modeste et avait l'avantage d'être contigu et continu, depuis les ports de Québec et de Montréal, donc plus facile à contrôler parce qu'il était moins étendu, plus peuplé et mieux intégré. À l'intérieur même de cet arrière-pays qui couvrait les territoires peuplés du Bas et du Haut-Canada, on distinguait un arrière-pays importateur et exportateur à peu près identique en étendue. Mieux équilibré et plus homogène, cet arrière-pays assurait aux ports du Saint-Laurent, et à la première voie navigable vers les Grands Lacs, un trafic stable et régulier.

---

17. J.M. Keyes, *The Dunn family business, 1850-1914 : the trade in square timber at Québec (1987)*, p. 121 et le tableau 15 à la page 528.
18. *Ibid.*, p. 119. L'auteur analyse en détail la provenance géographique des principales espèces aux pages 121-125.
19. Louise Dechêne, *Les entreprises William Price 1810-1850*, Histoire Sociale nº 1, avril 1968, p. 16-52.
20. M. Bliss a écrit des pages intéressantes sur cette société dans son livre *Northern Enterprise*, p. 131 et suivantes.
21. *Ibid.*, p. 132.
22. F. Ouellet, *op. cit.*, vol. 2, p. 490.

CONCLUSION

Trois thèmes ont dominé cette étude : l'aménagement progressif d'une grande voie navigable par l'homme, les modifications apportées aux types de navires et d'embarcations qui l'ont utilisée et l'évolution constante des trafics, des liaisons maritimes et de l'arrière-pays des ports du Saint-Laurent, en particulier le port de Québec.

CONNAISSANCE, AMÉNAGEMENT ET ORGANISATION DE LA VOIE MARITIME

Les connaissances géographiques et hydrographiques de cette voie navigable se développèrent en deux temps. Par nécessité, la route à suivre par les navires de commerce à voile s'avéra la première priorité; on cartographia donc l'estuaire et la partie du fleuve entre Québec et Montréal au XVIIe siècle et jusqu'en 1720. On détermina le chenal, les profondeurs, les écueils, les hauts-fonds, les mouillages, les vues panoramiques qui servaient de points de repère, les courants et les marées. Jean Deshayes fut l'un des meilleurs cartographes français à exercer son métier au Canada. Pas aussi connu que l'explorateur Louis Joliet, son apport à la connaissance de la voie navigable du Saint-Laurent demeure très important. Vers la fin du régime français, avec la parution des cartes de Nicholas Bellin, basées sur des renseignements additionnels, fournis obligatoirement depuis 1681 par les commandants et les navigateurs, on atteignit un nouveau sommet des connaissances géographiques et hydrographiques du golfe, de l'estuaire et du fleuve.

Dans un deuxième temps, de 1720 à 1760, on ne publia pas beaucoup de nouvelles cartes, on se contenta d'accumuler de nombreux relevés de sondages et d'observations qui furent compilés sur les cartes existantes. Cela s'appliquait à la partie en aval de Montréal, c'est-à-dire le fleuve, l'estuaire et le golfe. Les préoccupations étaient différentes à l'ouest de Montréal. On découvrit une source exceptionnelle à ce fleuve qui en étonnait déjà beaucoup par ses dimensions et son débit, celui de cinq grands lacs, véritables mers intérieures. Les explorations continuèrent vers l'ouest avec la découverte des prairies et des lacs Winnipeg et Winnipegosis. Il y avait tellement à découvrir et à connaître — après tout, c'était un continent — que l'on se concentra sur la cartographie des meilleures routes maritimes et voies navigables entre les ports de Montréal et de Québec et l'immense territoire des fourrures. Cela entraîna la découverte presque simultanée des routes de l'Outaouais, de l'Ohio, du Missouri et du Mississippi. La géographie du grand espace continental nord-américain s'arrêtait

aux prairies; le bassin hydrographique du Saint-Laurent et des Grands Lacs était alors connu dans ses grandes lignes. Le raffinement des connaissances détaillées et de l'hydrographie du réseau débuta après 1760. Les Français n'eurent pas le temps, ni les moyens, de commencer à aménager la voie; on y apporta des corrections mineures. Leur grande contribution en fut une de reconnaissance, d'exploration, d'hydrographie, de géographie et de cartographie des territoires, des lieux, des eaux et d'adaptation de la navigation aux conditions naturelles existantes.

Les premières cartes marines britanniques étaient des traductions et des interprétations des cartes françaises les plus connues. Les premières cartes originales furent celles de James Cook et de Samuel Holland, deux éminents hydrographes qui accompagnaient les troupes de Wolfe et faisaient partie de l'escadre de l'amiral Saunders en 1759. Ils cartographièrent les côtes de Terre-Neuve, la baie de Gaspé, le littoral de l'estuaire et le port de Québec ainsi qu'une carte détaillée du haut Saint-Laurent. Deux autres noms sont à retenir : Desbarres et la publication de son atlas, *The Atlantic Neptune*, et Henry Bayfield qui cartographia en détail, pendant plus de cinquante ans, les côtes des provinces maritimes, du Saint-Laurent et des Grands Lacs. À partir de 1775, l'Amirauté britannique publia régulièrement des cartes du réseau du Saint-Laurent et des Grands Lacs, améliorant la qualité de l'information à chaque nouvelle édition.

Les Britanniques commencèrent à aménager le Saint-Laurent, en amont de Montréal, après 1779. Ils le firent pour des fins militaires et de communications, en vue de sauvegarder ce qui leur restait du bassin des Grands Lacs et des territoires plus à l'ouest après la révolution américaine. Ils continuèrent leurs travaux, après la guerre de 1812, en canalisant l'Outaouais et en creusant le canal Rideau et le canal Welland. Avec l'union du Bas et du Haut-Canada, ils adoptèrent une politique nationale des transports dont le but principal était le parachèvement de la première voie navigable du Saint-Laurent à des fins commerciales, en réponse à la voie navigable, plus au sud, de l'Érié et de l'Hudson et, en partie, comme lien unificateur.

Les Américains, de leur côté, prirent le contrôle et imposèrent leurs règlements et leur administration aux eaux américaines des Grands Lacs après la signature du traité de Jay en 1794. Tout s'accéléra par la suite en commençant, par exemple, avec l'ouverture d'un district des douanes à Buffalo en 1805. Ils introduisirent la navigation à vapeur en Amérique du Nord, avec le CLERMONT de Robert Fulton en 1807. Mais ce qui marqua et influença la circulation maritime sur les Grands Lacs et, indirectement, sur le Saint-Laurent, fut la «canalmania». En effet, ils se lancèrent dans la construction des canaux qui allaient de pair avec l'occupation, le peuplement et le développement des grands espaces à l'ouest des Appalaches et du Mississippi. Ils entreprirent et réalisèrent la construction, à peu près simultanée, des canaux Champlain et Érié entre 1815 et 1825.

Les grands travaux de dragage et de balisage du fleuve dans le secteur du lac Saint-Pierre, des chenaux de Détroit et du lac Sainte-Claire et de certains ports commerciaux débutèrent pendant cette période. La modernisation de la voie navigable se fit par l'installation de phares et de bouées lumineuses permettant, vers 1840, une navigation de nuit à certaines conditions, ce qui augmenta son utilisation, quoiqu'elle fût encore fermée par les glaces de décembre à avril.

Le commerce maritime était régi par l'ordonnance de la Marine de Colbert et les nombreux règlements qu'on promulgua par la suite. On transplanta les us, coutumes, traditions et règlements français en Acadie et en Nouvelle-France. Le commerce se faisait exclusivement par navires français entre la métropole et ses colonies. L'autonomie administrative locale et l'interprétation des règlements ne permettaient pas trop de dérogations. Avec la création d'un siège de l'Amirauté à Québec en 1717, on confiait à une administration régionale la certification des brevets de pilote, l'administration de la navigation et la gestion du commerce maritime; la capitainerie du port de Québec fonctionnait depuis 1690.

Après la cession du Canada à l'Angleterre en 1760, la nouvelle administration commença à

émettre des règlements maritimes, à gérer le pilotage et à contrôler les ports et l'activité maritime en nommant des surintendants régionaux. En 1805, on fonda à Québec, d'après le modèle de Trinité House à Londres pour la navigation sur la Tamise, la maison de la Trinité à qui l'on confia l'administration maritime d'une partie du golfe, de l'estuaire et du fleuve Saint-Laurent jusqu'à Montréal. La fondation de la maison de la Trinité à Montréal en 1832 vint modifier le territoire de gestion du fleuve, chaque maison administrant et contrôlant son secteur de la voie navigable. Comme les Français, les Britanniques implantèrent ici le modèle métropolitain de gestion maritime avec quelques variantes basées sur leur expérience américaine d'un siècle et demi.

Les cargaisons et les passagers étaient transportés par navire battant pavillon britannique, avec les ports de la métropole, des pays étrangers et des colonies britanniques nord-américaines. Les Lois de la navigation et les *Corn Laws* qui régissaient le commerce maritime et international furent abrogées à la fin des années 1840. Avec la signature du traité de Réciprocité de 1854, on modifia profondément les opérations maritimes sur le Saint-Laurent et les Grands Lacs; de voie navigable et route maritime réservée aux navires français d'abord, britanniques ensuite, puis américains, on passa à une voie maritime ouverte aux navires étrangers. Elle devenait une voie navigable internationale.

La petite navigation ou le petit cabotage le long des rives et des côtes était assuré par une flotte de goélettes, de bateaux avec voiles auxiliaires et de grandes chaloupes qui faisaient la cueillette et la distribution des cargaisons et des colis et embarquaient et débarquaient passagers et voyageurs. Il y avait très peu de quais avant 1800 le long des rives et des côtes; on en trouvait dans les ports principaux, mais pas ailleurs. On se servait des plages les plus faciles d'accès, au fond des anses ou des baies, très souvent reliées à un chemin de rang, perpendiculaire au fleuve. Il y avait de nombreux petits quais ou radeaux en bois amovibles qui étaient sortis de l'eau durant la saison froide.

Les seules références au contrôle de l'environnement étaient encore timides. On contrôlait le transport de certaines denrées dangereuses, on forçait les propriétaires à nettoyer les berges, à disposer des déchets après usage et à bien entretenir quais, digues et jetées. Peu de règlements s'appliquaient aux navires et aux risques de pollution.

Vers 1850, le paysage maritime du fleuve n'avait pas été gâché par des travaux inutiles qui auraient défiguré le paysage. La construction des ports de Québec, Montréal, Trois-Rivières et Ogdensburg se fit progressivement en tant que ports fluviaux avec des quais perpendiculaires ou parallèles au fleuve. À cause des marées, la construction était plus complexe à Québec et en aval. Ailleurs dans les Grands Lacs, on ajouta des ouvrages de protection comme digues et jetées, d'après des modèles européens, modifiés et adaptés à la géographie nord-américaine. On avait le double avantage de créer de toutes pièces, dans un espace vierge ou à peu près, et de composer avec un fleuve et un bassin de drainage immense, si on les compare à ce que les Français et les Britanniques connaissaient.

MODIFICATIONS APPORTÉES AUX BATELLERIES

Les Européens importèrent leurs types de navires à voile, depuis les bateaux et les gabares jusqu'aux navires à trois-mâts et à voiles carrées; ils n'innovèrent pas. L'évolution des navires n'était pas influencée par les caractéristiques du golfe, de l'estuaire et du fleuve Saint-Laurent, ni par celles des Grands Lacs, mais par l'évolution des formes, des carènes, de la mâture et de la voilure qui étaient adoptées par les flottes marchandes européennes. Il y eut une innovation particulière : le transport du bois en route vers le port de Québec par radeau et glissoires sur l'Outaouais et le Saint-Laurent.

Trois faits influencèrent l'évolution des types d'embarcations et de navires. Le premier fut un emprunt direct, celui du canot d'écorce de l'Indien, que les Français modifièrent sans en changer les lignes; en l'allongeant et en l'élargissant, ils en firent un moyen de transport et non plus un outil de déplacement et de chasse et de pêche. Ce fut pendant plus de cent ans le type d'embarcation idéal

pour naviguer sur les eaux intérieures du continent nord-américain. Le deuxième développement, de nature technologique, fut l'introduction des premiers navires à vapeur grâce à un nouveau mode de propulsion dès 1809. Les constructeurs de navires n'hésitèrent pas à introduire des trouvailles intéressantes, à modifier les coques, à se servir de roues à aubes, d'hélices et de bouilloires de toutes sortes, alimentées au bois ou au charbon. Il y eut plusieurs contributions originales des constructeurs canadiens et américains. Le troisième fait ou développement consista en modifications mineures apportées aux voiliers de l'époque et aux petites embarcations fluviales comme les bateaux, les navires Durham et York et les barges des canaux Champlain, Érié et Rideau. Le Baltimore clipper et la goélette subirent des changements significatifs, à un point tel que la goélette à voile à deux ou trois mâts pourrait être considérée comme une création originale. Les longues distances et la vitesse devinrent deux facteurs qui influencèrent les architectes navals du Canada et des États-Unis. On n'avait pas encore créé de navire à voile permettant de naviguer dans les glaces. Quant à la création d'une batellerie vraiment originale, elle viendrait plus tard. Là où l'on innova, ce fut dans les services offerts par navire. Le service rapide, régulier, à horaire fixe, dit *packet service* pour passagers avec bagages, qui avait été introduit sur l'Atlantique Nord entre New York, Liverpool et Londres, débuta sur le canal Érié et les Grands Lacs dès 1825. On donnait priorité à ces navires sur tous les autres. Leur popularité ne diminua qu'avec l'apparition des services ferroviaires.

La contribution par excellence fut celle de la construction des navires en bois. Sous le régime français, elle répondait aux besoins locaux, qui n'étaient pas nombreux, et aux besoins du gouvernement qui se manifestèrent trop tard (après 1745). Après la révolution américaine, la construction navale reprit dans les chantiers du Saint-Laurent, d'abord en fonction d'un petit marché local, puis d'un marché d'exportation de navires vers la Grande-Bretagne qui s'annonçait prometteur. Au cours des décennies qui suivirent, la construction navale des trois-mâts carrés, en particulier, et d'autres navires de commerce, sera la grande industrie du pays. À Montréal et dans les ports des Grands Lacs, des chantiers maritimes se spécialisèrent dans la construction de bâtiments à vapeur, de voiliers et de barges pour les Grands Lacs et les canaux. On comptait quatre-vingts centres de construction navale le long des rives du Saint-Laurent entre le golfe et Montréal, et une trentaine dans les Grands Lacs au milieu du XIXe siècle.

ÉVOLUTION DU TRAFIC, DES LIAISONS MARITIMES ET ARRIÈRE-PAYS

L'évolution de la circulation maritime dans ce bassin ressemble à celle qu'ont connue les autres grands fleuves ; seules les causes et les explications diffèrent. On distingue quatre périodes d'accroissement et deux périodes de recul au temps du régime français. Il y eut une première augmentation de l'activité maritime au port de Québec entre 1660 et 1670, suivie d'une deuxième, entre 1680 et 1700 ; ce furent des décennies de développement commercial dans une colonie qui commençait à s'organiser et dont le port de Québec était le centre vital. La troisième période commença en 1720 et se prolongea jusqu'en 1745 ; ce fut dans l'histoire de la Nouvelle-France la période la plus stable, qui lui permit de solidifier sa base économique et sa vie commerciale et maritime. La quatrième période, la plus active, celle où le port de Québec enregistra son plus fort trafic, fut celle des préparatifs et de la guerre de Sept Ans elle-même. Ce fut une augmentation artificielle de la circulation maritime.

Les périodes de recul survinrent en 1700-1715 et après 1755 ; dans les deux cas, ce furent les guerres qui affectèrent le transport maritime, la guerre de la succession d'Espagne suivie de la fin du règne de Louis XIV, et la néfaste guerre de Sept Ans.

À partir de 1760 et jusqu'en 1790, les arrivées et les départs des navires britanniques et les tonnages qu'ils transportaient furent relativement fixes. Ce fut une longue période d'inquiétude, d'accommodements, d'organisation et de réaction à des événements majeurs qui affectèrent le développement de la colonie. Il suffit de nommer la

révolution américaine, la présence des corsaires américains à l'entrée du golfe pendant quelques années, l'invasion de la vallée du Saint-Laurent par les troupes américaines en 1775, l'arrivée des loyalistes et leur allocation des terres à défricher et à cultiver et, surtout, la longue période d'essai de compréhension et d'appréhension vis-à-vis des habitants et des colons français du Canada.

Les guerres napoléoniennes en Europe retardèrent encore l'expansion du commerce et du trafic maritime entre la métropole anglaise et ses colonies du Bas et du Haut-Canada jusqu'au moment où, au tournant du siècle, à cause du blocus, elle se vit forcée d'importer des bois canadiens. Ceci permit aux ports du Saint-Laurent, dont Québec, d'offrir un fret de retour qui devenait avantageux. Le trafic maritime augmenta à un rythme qui ne se démentit plus. Il n'y eut que deux ralentissements du trafic durant cette période, le premier dû à la guerre de 1812 avec les États-Unis et l'autre dû à l'insurrection de 1837 au Canada.

Trois routes, trois types de liaison, trois horizons maritimes ont été actifs et fréquentés avec assiduité pendant ces quelque deux cents ans. La première route fut celle de l'Atlantique Nord, incontestablement la plus importante, le lien vital, entre la métropole, France d'abord, Angleterre ensuite, et sa colonie. La deuxième était celle du cabotage au long cours entre Québec et les ports de l'estuaire, des îles du golfe, Terre-Neuve, Louisbourg et Halifax et les autres colonies britanniques, la route des contacts régionaux. La troisième fut la route avec les ports des Antilles qui faisait partie du trafic triangulaire classique, pratiqué par la flotte commerciale tant française qu'anglaise. C'était la route des produits tropicaux complémentaires. Les ports du Saint-Laurent ont été des ports d'importation jusqu'à la révolution américaine. Malgré le bois, la farine et les céréales, le fret de retour n'était jamais abondant, beaucoup de navires arrivaient ou partaient sur lest. Ils furent aussi, pendant les quarante dernières années, des ports d'entrée de milliers d'immigrants en quête d'une vie nouvelle.

Les arrière-pays des ports du Saint-Laurent ont connu des expansions quelquefois démesurées et des rétrécissements imprévus ou imposés par des événements politiques beaucoup plus qu'économiques. L'arrière-pays régional ou national des ports a toujours été confiné aux aires de peuplement de l'époque. Il s'agrandit au fur et à mesure que le peuplement lui-même progressait dans la vallée du Saint-Laurent d'abord, dans les basses-terres le long du bas et du haut Saint-Laurent ensuite, dans les vallées des affluents comme le Richelieu et l'Outaouais, puis le sud-ouest ontarien et, enfin, dans les régions riveraines des Grands Lacs. Cet arrière-pays régional et national n'a pas subi de coupures ou d'expansions démesurées. Il n'en fut pas de même de l'arrière-pays des fourrures qui s'agrandit, se subdivisa, se fusionna pour se séparer enfin et se relier à d'autres ports qu'à ceux du Saint-Laurent. Ce territoire, aux dimensions continentales, fut important pour le commerce maritime tant et aussi longtemps qu'on ne découvrit pas les vraies richesses qu'il recelait, ses sols arables, ses forêts et plus tard, ses mines. On tenait à le conserver parce qu'on soupçonnait son potentiel énorme, mais on ignorait encore les moyens à prendre pour le développer.

L'immense arrière-pays des fourrures n'a cessé de croître au temps du régime français, si bien qu'à partir du Saint-Laurent, il incluait les régions de l'Ohio, des Grands Lacs et des lacs Winnipeg et Winnipégosis. Il touchait à l'arrière-pays du port de la Nouvelle-Orléans et couvrait une partie du continent nord-américain. La conquête du Canada par les Anglais en 1760 laissa intact, mais blessé, l'arrière-pays des fourrures. Les lois du marché l'affectèrent un peu au sud-est, une partie du territoire glissa sous l'influence des marchands d'Albany dans l'arrière-pays des ports américains de l'Atlantique. Vingt ans plus tard, tout l'arrière-pays au sud des Grands Lacs fut transféré aux nouveaux États-Unis. Quarante ans plus tard, l'arrière-pays des fourrures des ports du Québec fut complètement coupé et absorbé dans l'arrière-pays des ports de la baie d'Hudson (1821). L'arrière-pays des ports de Québec et de Montréal fut alors réduit à la zone peuplée du Bas et du Haut-Canada, à son arrière-pays régional et national. Cet arrière-pays ne demeura pas longtemps inchangé; l'ouverture du canal Érié en 1825 vint détourner une partie du

commerce international du Haut-Canada au profit du port de New York, et cela jusqu'en 1850. Pour retenir ce qui restait et récupérer les tonnages perdus, il fut impératif de canaliser le Saint-Laurent entre Montréal et le lac Ontario, ce qui fut accompli en 1848.

CONTINUITÉS[1]

S'il y eut des coupures et des discontinuités qui survinrent dans l'évolution des transports par eau sur le Saint-Laurent et les Grands Lacs au cours de ces deux siècles, il y eut aussi une continuité remarquable faite d'adaptations aux changements politiques, technologiques, commerciaux et sociaux.

Les décisions politiques, sanctionnées la plupart du temps par des traités, ont eu des répercussions profondes sur les liaisons maritimes et les arrière-pays, en les modifiant et en les réorganisant. Mentionnons le traité d'Utrecht de 1713, le traité de Paris de 1763, l'Acte de Québec de 1774, la révolution américaine et le traité de Versailles de 1783, l'Acte constitutionnel de 1791, le traité de Jay de 1794, l'Acte d'Union du Bas et du Haut-Canada de 1840. Il y eut des tentatives et de véritables invasions et guerres, celle de Phipps en 1691, de Walker en 1711, celle de Saunders et Wolfe en 1759, celles des Américains, à deux reprises, en 1775 et en 1812. Tous ces événements ont affecté la circulation maritime, le trafic portuaire, l'aménagement de la voie navigable, les liaisons maritimes et les arrière-pays.

Les changements technologiques furent de deux sortes : ceux qui s'appliquèrent aux types de navires dont l'introduction de la navigation à vapeur, et ceux qui transformèrent la voie navigable en la canalisant et la draguant dans certaines sections, afin de la rendre navigable sur tout son parcours, depuis le lac Supérieur jusqu'à l'Atlantique. Ceci inclut la pose de bouées, l'érection de phares et d'autres aides à la navigation et l'offre de services de pilotage.

Le régime mercantile a prédominé pendant cette longue période ; que ce fût le français ou l'anglais, il n'y eut pas de différence fondamentale. C'est vers la fin, dans les années 1840, qu'on abolit les Lois de la navigation et les *Corn Laws*, libéralisant le transport et le commerce maritimes océaniques. Avec le traité de Réciprocité de 1854, on se rapprochait des États-Unis qui allaient devenir le premier partenaire commercial et, après le Canada, le plus grand utilisateur du réseau de voies navigables du Saint-Laurent et des Grands Lacs.

Les décisions politiques ont suscité des discontinuités plus ou moins grandes, plus ou moins graves, tandis que les changements technologiques et les nouvelles pratiques commerciales ont plutôt favorisé la continuité tout en améliorant la qualité de la voie, ses installations, la batellerie et les services offerts. Quand on s'attarde au rôle qu'ont joué le fleuve et les Grands Lacs dans la vie de leurs riverains et des régions qu'ils couvrent, on ne s'étonne pas d'y trouver les deux tendances à la fois, une continuité de la présence de la voie d'eau au milieu du grand bassin de drainage, impossible de l'oublier, impossible de la contourner. C'est dans la manière de s'accommoder et d'utiliser cette voie et cette route maritime qu'on décèle certaines discontinuités.

Distinguons deux groupes de personnes. Le premier comprend ceux qui vivent des transports par eau, dont c'est le gagne-pain. Ce sont les marins, les capitaines, les pilotes, ceux qu'on appelle les gens de la mer, les «navigants», et ceux qui les appuient, les «terriens», les commis des administrations maritime, portuaire et douanière, les débardeurs, les agents maritimes, les marchands, les importateurs et les exportateurs, et les ouvriers des chantiers maritimes. Tant et aussi longtemps que ce mode de transport fut le seul, l'essentiel, et que le modeste réseau de routes perpendiculaires ou parallèles au fleuve lui était complémentaire dans le Bas-Canada, le nombre de personnes occupées dans ce secteur était extrêmement important. Il

1. G. Paquet et J.-P. Wallot, «Sur quelques discontinuités dans l'expérience socio-économique du Québec : une hypothèse», *RHAF*, vol. 35, mars 1982, p. 483-521.

était probablement disproportionné par rapport aux autres activités et emplois, comptant beaucoup plus en salaires, en revenus et comme moteur économique au cours des XVIIe et XVIIIe siècles.

Ce secteur d'emploi diminua en importance à mesure que les autres modes de transport offrirent d'autres choix. Ainsi, les transports routiers comptèrent de plus en plus dans la vallée du Saint-Laurent et le long des rives des Lacs, à partir des années 1815-1820, et les transports ferroviaires à partir des années 1840-1850. Le nombre d'emplois dans le monde maritime du Bas-Canada continua de croître, à l'exception de la mise en veilleuse de la construction navale entre la fin de la guerre de Sept Ans et la révolution américaine, et la perte du commerce des fourrures après 1821. Le pilotage augmenta avec l'accroissement de trafic, les équipages canadiens s'accrurent avec la multiplication des nouveaux navires à vapeur, des caboteurs au long cours et fluviaux, le nombre de débardeurs crût aussi avec les arrivées et les départs de plus en plus nombreux des grands voiliers, goélettes, bateaux et navires Durham, barges et petits remorqueurs à vapeur exploités dans les canaux et le long des rives et des côtes. Il faut ajouter l'accroissement normal du nombre d'employés au service des sociétés, des agents et des compagnies maritimes. Ce qui changea et donna l'impression d'une discontinuité drastique, ce fut la cession des opérations de la Compagnie du Nord-Ouest et la fin de l'époque pittoresque et populaire des voyageurs, des coureurs de bois, des traiteurs et des autres personnes impliquées dans l'épopée des fourrures. Les voyageurs se recyclèrent en «cajeux» d'abord (équipages des radeaux de bois), et en draveurs ensuite. Ils se retirèrent des grands espaces de l'Ouest et des Grands Lacs pour se concentrer dans le triangle Ottawa, Kingston, Montréal et, au temps de la drave, sur les affluents du Saint-Laurent.

Le deuxième groupe, beaucoup plus considérable, était celui des habitants des régions riveraines ou intérieures dont le revenu principal provenait de la terre ou d'une exploitation combinée de la terre et de la forêt ou même de la pêche. Pour eux, les navires sur les eaux du golfe, de l'estuaire ou du fleuve étaient le moyen de se déplacer vers Québec, Trois-Rivières ou Montréal afin d'y transporter leurs produits agricoles excédentaires et d'en rapporter des produits variés pour la maison et les champs. Route de transport et de communications à la fois, ce fut le lien essentiel jusqu'au XIXe siècle, tant que le réseau routier avec ses premiers services de diligences ne fut pas disponible. Marcel Bélanger avait raison d'écrire que «les 50 000 ruraux dénombrés en 1760 étaient, pour la plupart, des riverains du Saint-Laurent et de ses affluents. L'étape d'un peuplement essentiellement riverain a caractérisé durant plus d'un siècle l'établissement laurentien».[2] Entre 1760 et 1850, on ouvrit d'autres rangs, d'autres terres à coloniser, les premiers villages s'organisèrent et le commerce du bois devint à son tour une autre activité économique intéressante.

Serge Courville a titré un de ses articles : «Le Saint-Laurent des uns... le Saint-Laurent des autres»; il s'appliquerait bien ici aux deux groupes que nous venons de décrire et qui avaient, en tant qu'usagers, une vue et une compréhension différentes de cette grande voie navigable. C'est ce deuxième groupe qui abandonnera la voie d'eau au profit du rail, de la diligence et, beaucoup plus tard, de l'automobile.

Le Saint-Laurent supérieur jouait le même rôle auprès des habitants et des colons des comtés riverains du Haut-Canada. C'était la voie des communications, des transports, des échanges et des relations sociales et d'affaires. La voie d'eau était souveraine, elle le demeura jusqu'après la guerre de 1812. C'est alors qu'on relia les bouts de sentiers et de routes pour en faire des routes carrossables parallèles au fleuve et au lac Ontario. On procéda de la même manière le long des rives de l'Outaouais, de la rivière et du canal Rideau. La qualité et la fréquence des services offerts par les navires à vapeur, les barges et les remorqueurs dans les canaux et par les navires à vapeur et les voiliers sur le lac Ontario d'abord et, progressivement, sur les

2. M. Bélanger, «Le Québec rural», dans *Études sur la géographie du Canada*, Québec, 1972, p. 33.

autres Grands Lacs, retarda la construction et l'expansion des routes carrossables à l'ouest de Kingston. Le réseau routier était aussi complémentaire aux voies navigables.

Du côté américain, le développement de la région nord de l'État de New York (*the North Country*) débuta avec la fondation d'Ogdensburg en 1796 et l'ouverture de son chantier maritime en 1808. La colonisation de cette région, située entre les Adirondacks et le fleuve Saint-Laurent, se fit en deux étapes, la première avant la guerre de 1812, au moment où l'économie était axée sur le Saint-Laurent et la deuxième, après cette guerre, quand on cessa de s'intéresser au Saint-Laurent et, par les nouvelles routes carrossables, de se rattacher aux pôles d'Albany, Utica et Syracuse et à l'axe du canal Érié après 1825. Les Grands Lacs devinrent rapidement des petites *mare nostrum* où la petite navigation côtière assurait presque toutes les liaisons et tous les déplacements. La grande navigation reliait les grands ports et centres urbains des Grands Lacs entre eux. Cette communauté d'intérêts commerciaux et économiques et d'appartenance était déjà vive au début du XIXe siècle entre les riverains du lac Ontario ou du lac Érié et ceux de la région de la rivière Détroit et du lac et de la rivière Sainte-Claire.

LE SAINT-LAURENT ET LES GRANDS LACS, UNE OU DEUX ENTITÉS

L'ouverture du canal Érié eut un impact considérable sur les transports par eau à partir de 1825. Il permettait de transporter directement, de l'Atlantique aux villes et aux ports riverains des Grands Lacs, les marchandises et les produits industriels qui venaient d'Europe par le port de New York et des grandes villes des États de l'Atlantique, et d'acheminer les produits d'exportation des régions des Grands Lacs vers ces mêmes grands centres de la Côte Est. Le canal Érié avait aussi l'avantage d'être moins coûteux que la voie navigable du Saint-Laurent et de l'Outaouais. C'était un facteur primordial pour les colons et les marchands du Haut-Canada qui commençaient à édifier une économie provinciale encore chétive.

Lord Durham avait remarqué l'ouverture du canal Érié en 1825 quand il écrivit : «L'état de New York a fait son propre Saint-Laurent entre le lac Érié et l'Hudson, tandis que le gouvernement du Bas-Canada ne pouvait pas terminer, ni même essayer de compléter les quelques milles de canal et de dragage qui auraient rendu le fleuve et ses affluents navigables jusqu'à leur source»[3]. Il n'avait pu s'empêcher de blâmer le Bas-Canada, alors que le gouvernement anglais avait payé pour la construction des canaux de l'Outaouais et de Rideau, rendus désuets ou presque dès leur ouverture en 1830-1835, choisissant cette route plutôt que le Saint-Laurent pour des raisons stratégiques.

Il reconnaissait que le trafic de contrebande entre les provinces canadiennes et les États-Unis était volumineux et important. Il était injuste que les citoyens du Haut-Canada aient à payer plus cher pour recevoir leurs importations en passant par la longue route du Saint-Laurent, ouverte seulement quelque sept mois par année. Il en profitait pour critiquer le quasi-monopole des *forwarders*, les expéditeurs du Saint-Laurent et du canal Rideau. Il n'alla pas jusqu'à condamner l'idée d'une grande voie maritime nationale, le Saint-Laurent en l'occurrence, mais il reconnaissait implicitement les difficultés que l'on aurait à reprendre l'arrière-pays perdu et à développer un trafic substantiel après la construction des canaux sur le Saint-Laurent supérieur.

Il y eut, entre 1825, date de l'inauguration du canal Lachine, et 1848, année de l'ouverture de la première véritable voie maritime du Saint-Laurent, une forte possibilité de glissement du commerce extérieur de l'Ontario naissant dans l'orbite économique de New York et des États-Unis. Et qui sait, peut-être assisterait-on à la perte du Haut-Canada

3. *«The state of New York made its own Saint-Lawrence from lake Erie to the Hudson, while the government of Lower Canada could not achieve, or even attempt, the few miles of canal and dredging which would have rendered its mighty rivers navigable almost to their source»*, G.M. Craig, éditeur, *Lord Durham's Report*, p. 61, p. 102-103.

qui, malgré la guerre de 1812 et les troubles insurrectionnels de 1837, accepterait pour des causes économiques de se joindre aux États-Unis.

Quelles ont été les raisons qui évitèrent que le Haut-Canada et son économie glissent définitivement dans le grand tout américain ? Étaient-ce les souvenirs encore récents de la guerre de 1812, le vieux fond de loyauté à l'égard de la Couronne britannique, le désir de développer son coin de terre et de l'harmoniser plus tard dans un autre tout encore imprécis qui s'appellerait le Canada, l'espoir que le Saint-Laurent, porte naturelle, remplirait un jour son véritable rôle de grand axe économique de ce pays ? On misa sur le développement potentiel de cet axe, espérant que, par un effet d'entraînement, ses habitants, avec leurs ports et leurs flottes, utiliseraient de plus en plus cette grande voie d'eau.

BIBLIOGRAPHIE

Nous avons utilisé quatre sortes de documents : les documents d'archives, les thèses manuscrites, non publiées, de doctorat et de maîtrise, les atlas et les livres et articles publiés dans des revues spécialisées.

1) Manuscrits et documents d'archives

ANC. Aux Archives nationales du Canada, les rapports et journaux de bord des commandants français qui, sur leurs navires, observaient et décrivaient ce qu'ils voyaient. Il y en a plus d'une trentaine, vol. 62, nº 12, microfilm F1662. Voir aussi sur ce microfilm : *Journal* de Pierre Dizé, pilote d'estime embarqué sur la goélette LA MARIE, commandée par le Sieur de la Richardière, en 1731.

FORAND (Commandant). *Remarques et observations pour la navigation de France à Québec*, 1735. Commandant du navire de commerce LE HÉROS.

Vol. 62, nº 72, F1662, *Remarques pour la navigation du fleuve Saint-Laurent, depuis la mer jusqu'à Québec*. Pour joindre à la carte hydrographique de cette rivière dressée au dépôt des cartes et plans de la Marine, par le Sieur Bellin, ingénieur de la Marine, censeur royal, de l'Académie de Marine et de la Société Royale de Londres en 1761.

DES HERBIERS DE L'ÉTANDUÈRE (C.). *Mémoire pour perfectionner les connaissances qu'il est nécessaire d'avoir du Golfe et fleuve Saint-Laurent pour y naviguer sûrement*, (microfilm F1662).

DESHAYES (J.). *Remarques et observations sur la navigation de France à Québec*, 1739, ANC, JJJ, 44 p.

ANC. Collection de cartes. Série 1102, Golfe Saint-Laurent; 1112, fleuve Saint-Laurent sur fond de carte du Canada; 312, fleuve Saint-Laurent sur fond de carte du Québec; 412, fleuve Saint-Laurent sur fond de carte de l'Ontario; 410, Grands Lacs.

Cartes de l'Amirauté britannique du XIXe siècle aux ANC et aussi à la cartothèque de l'Université Laval. Nous possédons deux cartes, citées dans les notes, celles du Saint-Laurent, de Québec au golfe, en deux feuilles, de Nicholas Bellin (1761) et celle de Samuel Holland du Bas-Canada (1813).

ANC. JALBC, Journal de l'Assemblée législative du Bas-Canada, années concernées.

JALPC, Journal de l'Assemblée législative du Canada, années concernées.

Il s'agit ici des statistiques compilées par F. Ouellet et sur fichier personnel, de 1760 à 1850. Voir F. Ouellet , *Économie coloniale et économie internationale*, dans MSRC, 1984, quatrième série, volume XXII, à la page 190, où il explique le choix et l'utilisation de ses sources.

ANC. R.G.12, Dept. of Transport, A, Dept. of Marine, *Ship Registers*, 1787-1933, vols. 172, 176, 178 et 205.

A.N.Y.S. Archives de l'État de New York à Albany. Au sujet du trafic des canaux Érié et Champlain, *Annual Report of the Commissioners of the Canal Fund*, années 1825-1834, 1835, 1839, et l'*Annual Report of the Auditors of the Canal Department on*

the tolls, trade and tonnage of the Canada of the State of New York, 1860.

A.P.M. Archives du port de Montréal, *Répertoire analytique des documents de la Maison de la Trinité de Montréal, 1806-1873*, préparé par G. Rabchuk et Ernest Labelle, Montréal, 1986, XXXVII, 426 p. J. Young et Fonds de la Maison de la Trinité, certaines années entre 1832 et 1850. Rapport des Commissaires du port de Montréal, *Official Documents and other information relating to the improvements of the ship channel between Montréal and Québec*, 1884, XV, 352 p.

A.P.Q. Archives du port de Québec, Fonds de la Maison de la Trinité; certaines années entre 1805 et 1850 dont les données statistiques originales des années 1806 et 1807.

A.P.T. Archives du port de Toronto, collection compilée par Robert Vaughan.

Documents officiels

Ministère fédéral des Travaux publics : *Report of the Board of Works for 1844; Report of the Chairman of the Board of Works, 1845; Report of the Commissioners of Public Works, 1846-1850*; J.-C. Chapais, *General Report of the Commissioner of Public Works, 1867*, Ottawa, Hunter, Rose & Co., 1868, LXXIV, 671 p.

2) Thèses manuscrites

BENOÎT (Jean). *Le développement des mécanismes de crédit et la croissance économique d'une communauté d'affaires. Les marchands et les industries de la ville de Québec au XXe siècle*, thèse de doctorat, Université Laval, Québec, 1985, 735 p.

CÔTÉ (André). *Joseph Michel Cadet (1719-1781) Munitionnaire du Roi en Nouvelle-France*, thèse de doctorat, Université Laval, Québec, 1984, 2 vols., LXXXI, 662 p., 28 planches.

EHRLICH (R.L.). *The development of manufacturing in selected counties in the Erie Canal corridor, 1815-1860*, thèse de doctorat, State University of New York, Buffalo, 1972, 412 p.

FILANTE (R.W.). *An inquiry into the sources of surplus revenues on the Erie Canal, 1825 to 1860*, thèse de doctorat, Purdue University, 1969, 220 p.

FILION (M.). *Les marchands de fourrures canadiens au XVIIIe siècle à travers les congés de traite, les licences de commerce et les engagements pour l'Ouest*, thèse de maîtrise, Université d'Ottawa, Ottawa, 1985, XL, 133 p.

HORTON (D.J.). *Gilles Hocquart, Intendant of New France, 1729-1748*, thèse de doctorat, Université McGill, Montréal, 1975, III, 364 p.

KEYES (John M.). *The Dunn family business 1850-1914. The trade in square timber at Québec*, thèse de doctorat, Université Laval, Québec, 1987, XI, 543 p.

LEWIS (Walter). *Until further notice: The Royal Mail Line and the passenger steamboat trade on lake Ontario and the Upper Saint-Lawrence River, 1838-1875*, thèse de maîtrise, Université Queen's, Kingston, 1983, 157 p.

MARCIL (Eileen Reid). *Shipbuilding at Québec, 1763-1893. The square-rigger trade*, thèse de doctorat, Université Laval, Québec, 1987, vol. I, XVIII, 500 p., vol. II, appendices, p. 500-799.

MCILWRAITH (Thomas). *The Logistical Geography of the Great Lakes Grain Trade, 1820-1850*, thèse de doctorat, University of Wisconsin, Madison, 1973.

MIQUELON (Dale). *The Baby Family in the Trade of Canada, 1750-1820*, thèse de maîtrise, Carleton University, Ottawa, 1966, VIII, 195 p.

MOORE (Christopher). *Merchant trade in Louisbourg, Isle Royale*, thèse de maîtrise, Université d'Ottawa, Ottawa, 1977, 144 p.

PRITCHARD (J.S.). *Ships, men and commerce; a study of maritime activity in New France*, thèse de doctorat, Université de Toronto, Toronto, 1971, XIV, 555 p. Il est malheureux que cette thèse n'ait jamais été publiée en volume. C'est un ouvrage fondamental que nous avons étudié et analysé. Il a inspiré toute notre recherche sur le trafic au temps de la Nouvelle-France. Nous lui devons beaucoup. Vu que la thèse est manuscrite, l'auteur l'a résumée dans un article qui rend surtout accessible ses tableaux sur le trafic. Cet article s'intitule «The Pattern of French Colonial Shipping to Canada before 1760» dans *Revue française d'histoire d'outre-mer*, Paris, tome LXIII, nº 231, 1976, p. 189-210.

RUBIN (Julius). *Imitation by canal or innovation by railroad; a comparative study of the response to the Erie*

Canal in Boston, Philadelphia and Baltimore, thèse de doctorat, Columbia University, New York, 1959, 430 p.

WILSON (George H.). *The Application of Steam to Saint-Lawrence Valley Navigation 1809-1840*, thèse de maîtrise, Université McGill, Montréal, 1961.

3) Atlas

The Atlantic Neptune published for the use of the Royal Navy of Great Britain by Joseph W. Desbarres Esq., Under the direction of the R. Hon. the Lords commissioners of the Admiralty. Vol. III, Twenty-one Charts of the Gulf and River Saint-Lawrence. MDCCLXXX ANC, Neptune, vol. 3, Pt. 1, nº 1, CC-V3, Fiche 0028185.

Atlas du Canada, édition de 1957, troisième édition, Ottawa, Division de la géographie, 110 planches, plus de 400 cartes. On a retenu : Planche 3, reproduction d'anciennes cartes, Planche 20, direction et fréquence des vents; Planche 9, humidité et brumes; Planche 33, bassins de drainage et débits; Planche 34, profils des fleuves et des rivières.

Atlas national du Canada, édition de 1974, Ottawa (quatrième édition, révisée) MacMillan, Toronto, 254 p. On a retenu : bassins hydrographiques, p. 15-16; débits des cours d'eau, p. 22; profils des cours d'eau, p. 24; postes de la traite canadienne des fourrures, p. 79-80; répartition de la population, 1951, p. 91.

Atlas national du Canada, 5e édition, Ottawa, 1985. En feuilles détachées; incomplet en 1992, il couvrira 44 domaines d'information. On a retenu la planche 5.1, bassins hydrographiques.

Canada Atlas toponymique, Ottawa, 1980, Guérin et Centre d'édition du Gouvernement fédéral. 48 cartes et un index des noms de lieux.

Atlas historique du Canada, Des origines à 1800, Les Presses de l'Université de Montréal, 1987, vol. I, 69 planches. R. Cole Harris, directeur, Geoffrey J. Mathews, cartographe et graphiste, Louise Dechêne, directrice de l'édition française. On a retenu les planches : la région de l'Atlantique, planches 19 à 32; l'expansion vers l'intérieur, planches 33 à 44; la colonie du Saint-Laurent, planches 45 à 54; la région du Nord-Ouest, planches 40 à 64; enfin la planche 68, l'Est du Canada en 1800.

Vol. II, 1993, *La transformation du territoire, 1800-1891*, R. Louis Gentilcore, directeur, G.J. Mathews, cartographe et graphiste, J.-Claude Robert, directeur de l'édition française, planches 9, 11 à 20 et 25.

Atlas de la Nouvelle-France, par Marcel Trudel, Les Presses de l'Université Laval, Québec, 1973, 219 p., 95 cartes avec commentaires de l'auteur. Publication bilingue, le titre anglais est *An Atlas of New France*.

Golfe Saint-Laurent, Utilisation des eaux et activités connexes, préparé par Wendy Simpson. Environnement Canada, Ottawa, 1973, étude géographique 53, 22 p. Grand format, 14 planches.

Atlas environnemental du Saint-Laurent, Centre Saint-Laurent, Environnement Canada, Montréal, 1991, trois planches parues à ce jour : Les milieux humides, Un fleuve, des estuaires, un golfe et Le Saint-Laurent, porte d'entrée d'un continent.

Atlas hydrologique du Canada, Ottawa, 1978, 34 planches.

4) Livres et articles d'intérêt général

ANGELUCCI (A.) et CUCARI (A.). *Encyclopédie des navires*, Paris, 1976, 336 p.

APPLETON (T.E.). *Usque ad Mare, A history of the Canadian Coast Guard and Marine Services*, ministère des Transports, Ottawa, 1968, XIII, 318 p.

ARMSTRONG (R.). *Structure and Change, An economic history of Québec*, Gage, Toronto, 1984, 21, 295 p.

BEERS (J.H.) éditeur. *History of the Great Lakes, Illustrated*, en deux volumes, le volume I, 928 p., couvre la partie historique, le deuxième volume contient une série de sketches biographiques, Freshwater Press Inc., Cleveland, 1972.

BIAYS (Pierre). *Les marges de l'Œkoumène dans l'Est du Canada. Partie orientale du bouclier canadien et île de Terre-Neuve*, Presses de l'Université Laval, Québec, 1964, XXII, 760 p.

BILODEAU (R.) et Comeau (R.), Gosselin (A.) et Julien (D.). *Histoire des Canadas*, Hurtubise HMH, Montréal, 1971, 676 p.

BIRD (James). *The Geography of the Port of London*, Hutchison, Londres, 1957, 207 p.

____. *Seaport Gateways of Australia*, Oxford Univ. Press, Londres, 1968.

____. *Seaport and Seaport Terminals*, Hutchison, Londres, 1971, 240 p.

____. *Centrality and Cities*, Routledge & Keagan, Londres, 1977.

BLANCHARD (R.). *L'Est du Canada français*, Beauchemin, Montréal, 1935, 2 tomes, 366 p. et 336 p.

____. *Le Centre du Canada français*, Beauchemin, Montréal, 1948, 577 p. Étude régionale «La région du fleuve Saint-Laurent, entre Québec et Montréal», aux pages 13-179.

____. *L'Ouest du Canada français*, Beauchemin, Montréal, 1953-1954, 2 tomes, 401 p. et 334 p.

BLISS (Michel). *Northern Enterprise: five centuries of Canadian business*, McClelland and Stewart, Toronto, 1987, 640 p.

BOSHER (J.F.). *The Canada Merchants, 1713-1763*, Clarendon Press, Oxford, 1987, XIV, 234 p.

____. *Men and Ships in the Canada Trade 1660-1760 A Biographical Dictionary*, Environnement Canada, Ottawa, 1992, 251 p.

BOUCHETTE (J.). *Description topographique de la province du Bas-Canada avec des remarques sur le Haut-Canada et sur les relations des deux provinces avec les États-Unis d'Amérique*, W. Fadden, Londres, 1815, XV, 640 p., app. Reproduit par Éditions Élysée, Montréal, 1978, 664 p., appendice.

BROWN (Craig) (Ed.) *The Illustrated History of Canada*, Lester et Aspen Dennys Ltd., Toronto, 1987, 574 p.

CHAPMAN (F.H.). *Traité de la construction des vaisseaux avec des éclaircissements et démonstrations touchant l'ouvrage intitulé: Architectura navalis mercatoria*, traduit du suédois par Vidal de Clairbois, Paris, 1781, 219 p.

CHARLIER (J.) (Ed.) *Ports et Mers, Mélanges maritimistes offerts à André Vigarié*, Paradigne, Caen, 1986, 481 p.

____. *Ports et régions françaises. Une analyse macrogéographique* dans Acta Geographica Loraniensia, vol. 24, Louvain-la-Neuve, 1983, 179 p.

COTTRELL (P.H.) et OLDCRAFT (D.H.). *Shipping, trade and commerce; essays in memory of Ralph Davis*, Leicester University Press, Leicester, 1981.

COURVILLE (S.) éditeur. *Rangs et villages du Québec: perspectives géo-historiques*, Cahiers de géographie du Québec (CGQ), nos 73-74, 1984, no spécial, 332 p.

CREIGHTON (D.). *The Empire of the Saint-Lawrence, A study in commerce and politics*, MacMillan, Toronto, 1956, VII, 441 p.

CROWHURST (Patrick). *The Defence of British Trade 1689-1815*, Dawson, Folkstone, 1977, 281 p.

CUTHBERTSON (George A.). *Freshwater: a history and a narrative of the Great Lakes*, MacMillan, Toronto, 1931, 315 p.

DAVIS (Ralph). *The Rise of the English Shipping Industry in the 17th and 18th Centuries*, Nat. Maritime Museum, Modern Maritime Classics, Reprint no 3, Greenwich, 1972, XII, 427 p. Publié d'abord par Macmillan, Londres, 1962.

DAWSON (S.E.). *The Saint-Lawrence Bassin and its border lands being the story of their discovery, exploration and occupation*, Lawrence & Bullen, Londres, 1905, XL, 451 p.

DAY (A.). *The Admiralty Hydrographic Service 1795-1919*, Londres, 1967, 355 p.

DE LA MORANDIÈRE (C.). *Histoire de la pêche française de la morue dans l'Amérique septentrionale*, Paris, 1962, 2 volumes.

DROLET (J.-P.). *Map lore*, Ottawa, 1975, 51 p. Discours inaugural lors de la réunion de fondation de l'association canadienne de cartographie.

EASTERBROOK (W.T.) et AITKEN (H.G.J.). *Canadian Economic History*, Gage, Toronto, 1980, XIII, 606 p.

ECCLES (W.J.). *France in America*, Revised Edition, Fitzhenry et Whiteside, Gotwit Paperback, Markham, 1990, VI, 312 p.

FAUCHER (Albert). *Québec en Amérique au XIXe siècle: essai sur les caractères économiques de la Laurentie*, Fides, Montréal, 1973. XVI, 247 p.

FILLMORE (S.) et SANDILANDS (R.N.). *L'hydrographie au Canada (1883-1983)*, N.S. Press Ltd., Toronto, 1983, 254 p.

FLICK (A.). *History of the State of New York*, Columbia Univ. Press, New York, 1933, vol. VI, Riggs, J.G. «New York becomes the Empire State», p. 323-363.

FRÉGAULT (G.). *Pierre LeMoyne d'Iberville*, Fides, Montréal, 1968, 300 p.

____. *Histoire de la Nouvelle-France. La guerre de la conquête, 1754-1760*, Fides, Montréal, 1975, 514 p.

FRY (H.). *The History of North Atlantic Steam Navigation*, Sampson, Low, etc., Londres, 1896.

GLAZEBROOK (G.P. de T.). *A History of Transportation in Canada*, Carleton Library et McClelland & Stewart, Toronto, 1962, 2 volumes, Vol. I, Continental Strategy to 1867, XIV, 191 p.

GOTTMANN (J.). *Mer et Terre. Esquisse de géographie politique*, Annales, Économie, Sociétés, Civilisations, nº 1, 1949, p. 10-22.

____. *Megalopolis. The Urbanized Northeastern Seaboard of the United States*, The Twentieth Century Fund, New York, 1961, X, 810 p.

HAMELIN (J.). *Économie et Société en Nouvelle-France*, Presses de l'Univ. Laval, Québec, Cahiers de l'Institut d'Histoire, 3e éd., 137 p.

HAMELIN (L.E.). *Le Canada*, Presses Univ. de France, Paris, 1969, 300 p.

HARRIS (D.G.). *F.H. Chapman, The first naval architect and his work*, Conway Maritime Press, Londres, 1987, 256 p.

HEISLER (J.P.). *Les canaux du Canada*, Cahiers d'archéologie et d'histoire, nº 8, Parcs Canada, Ottawa, 1980, 187 p.

HOPKINS (J.C.). *Canada, An encyclopedia of the Country*, Linscott Publishing Co., Toronto, 1898, 5 volumes. Voir en particulier W. Griffin «The Waterways of Canada», p. 285-297 et «History of Canadian Steam Navigation», p. 298-312.

INNIS (H.A.). *The Fur Trade in Canada*, Univ. of Toronto Press, Toronto, édition de 1970, XX, 463 p.

KINGSFORD (W.). *The History of Canada*, Rowsell of Hutchison, Toronto, 1894, vol. V XIV, 526.

LASSERRE (J.-C.). *Le Saint-Laurent, grande porte de l'Amérique*, Hurtubise HMH, Montréal, 1980, 753 p.

LEBLOND (R.). *Le Saint-Laurent : orientation bibliographique*, CGQ, nº 23, 1967, p. 419-464.

MACGREGOR (David R.). *Merchant Sailing Ships 1915-1850, Supremacy of Sail*, Conway Maritime Press, Londres, 1984, 192 p.

____. *Fast Sailing Ships. Their design and construction 1775-1875*, Conway Maritime Press, Londres, 1988, 2e éd., revue, 319 p.

MADDOCKS (M.). *The Atlantic Crossing*, Collection de Time Life, The Seafarers, Alexandria, 1981, 176 p.

MARSAN (J.-C.). *Montréal en évolution. Historique du développement de l'architecture et de l'environnement montréalais*, Fides, Montréal, 1974, 423 p.

MAURO (F.). *L'Expansion européenne (1600-1870)*, P.U.F. Paris, 1964, 417 p.

MILLS (J.C.). *Our Inland Seas, their shipping and commerce for three centuries*, Chicago, A.C. McClure & Co., 1910, XV, 380 p.

MORIVEAU (Michel). *Jauges et méthodes de jauge anciennes et modernes*, A. Colin, Paris, 1966, Cahier des Annales, nº 24, 120 p.

NEATBY (H.). *Québec. The Revolutionary Age, 1760-1791*, McClelland and Stewart, Toronto, 1966, XII, 300 p.

OUELLET (Cécile) et CHOUINARD (Y.). *Autour des îles du Saint-Laurent*, ministère des Affaires culturelles, Québec, 1984, IX, 64 p.

OUELLET (F.). *Histoire économique et sociale du Québec 1760-1850*, Fides, Montréal, 1971, 2 volumes, XXXII, 639 p.

____. *Economy, Class and Nations in Québec. Interpretative Essays*, Coop Clark, Toronto, 1991, XIV, 302 p. Une partie des tableaux statistiques sur le trafic portuaire est publiée dans ce livre.

PATTERSON (W.J.). *Statistical contributions relating to the trade, commerce and navigation of the Dominion of Canada*, Montréal, J. Starke, 1869, 350 p.

PRITCHARD (J.S.). *Louis XV's Navy, 1748-1762. A study of organization and administration*, McGill-Queen's Univ. Press, Montréal, 1988, XIV, 285 p.

RAY (A.J.). *Indians in The Fur Trade; Their role as hunters, trappers and middlemen in the lands southwest of*

Hudson Bay. 1660-1870. University of Toronto, XII, 1974, 249 p.

RICH (E.E.). *The Fur Trade and the Northwest to 1857*, McClelland and Stewart, Toronto, 1967, 336 p.

SAGER (E.) et PANTING (G.E.). *Maritime Capital, The Shipping Industry in Atlantic Canada 1820-1914*, McGill-Queen's Univ. Press, Montréal, 1990, XVII, 289 p.

TAYLOR (G.R.). *The Transportation Revolution, 1815-1860*, volume 4 de The Economic History of the United States, Rinehart, New York, 1951.

THOMPSON (D.W.). *Men and Meridians: the history of surveying and mapping in Canada*, Ottawa, 1966, 2 volumes.

VACHON (André). *Rêves d'empire. Le Canada avant 1700*, Collection Les documents de notre histoire. En collaboration avec V. Chabot et A. Desrosiers, Archives publiques du Canada, Ottawa, 1982, XI, 387 p.

____. *L'Enracinement. Le Canada de 1700 à 1760*, même collection, Ottawa, 1985, XIII, 312 p.

VIGARIÉ (A.). *La circulation maritime, Géographie de la circulation, 2e partie*, Genin, Paris, 1968, 492 p.

VIGARIÉ (André). *Les grands ports de commerce de la Seine au Rhin. Leur évolution devant l'industrialisation des arrière-pays*, Sabri, Paris, 1964, 714 p. Vol. II, Atlas de cartes et graphiques.

WALLACE (F.W.). *Wooden Ships and Iron Men*, Lauriot, Boston, 1937, XVIII, 350 p.

WHIPPLE (A.B.C.). *The Clipper Ships*, collection Time Life, The Seafarers, Alexandria, 1980, 176 p.

WHITFORD (N.E.). *History of the Canal System of the State of New York together with brief histories of the Canals of the U.S. and Canada*, Albany, 1906, volume I, 1025 p.

WILSON (Bruce). *Identités coloniales. Le Canada de 1760 à 1815*, dans la même collection que les volumes de A. Vachon, Ottawa, 1988, XII, 236 p.

5) *Ouvrages et articles spécialisés*

BARNES (H.T.). «Ice conditions on the Saint-Lawrence», p. 252-259 dans White, A.V. *Long Sault Rapids, Saint-Lawrence River. An enquiry...*, Ottawa, 1913, 384 p.

____. *Report on Ice Formation in the Saint-Lawrence River*, Ottawa, 1911, 60 p., 12 figures.

____. *Ice Engineering*, Montréal, 1928, 364 p., 71 figures.

BIAYS (P.). *Le courant du Labrador et quelques-unes de ses conséquences géographiques*, CGQ, nº 8, 1960, p. 237-301.

HAMELIN (L.-E.). *Noms de régions*, CGQ, nº 20, 1966, p. 260-261.

HARRIS (C.). *The Saint-Lawrence: river and sea*, CGQ, nº 23, septembre 1967, p. 171-179.

JARLAN (G.E.). *Note on the wind-induced upper layer circulation and subsequent ice drift phenomena in the Gulf of Saint-Lawrence*, Conseil national des recherches, Ottawa, 1961, 57 p.

KEEFER (T.C.). *Ice floods and winter navigation of the lower Saint-Lawrence*, Proceedings and Transactions, Royal Society of Canada, vol. IX, Part II, 1898, Section 3, p. 3-30 et 7 planches.

LAVERDIÈRE (C.), DIONNE (J.-C.), HAMELIN (L.-E.) BRUNET (P.) et LASSERRE (J.-C.). *Les grandes divisions du Saint-Laurent. Essai*, Rev. de Géog. de Montréal, vol. XXIV, nº 3, 1970, p. 283-303.

PARDÉ (M.). *Hydrologie du Saint-Laurent et de ses affluents*, Revue Can. de Géog., vol. 2, nº 2-4, 1948, p. 35-83.

WATT (A.D.). *Some aspects of technological developments in the Great Lakes Saint Lawrence Waterway*, PIANC, 23e congrès international de navigation, Comptes rendus, section I, Ottawa, 1973, p. 27-50.

PÉRIODE 1608-1760

Livres

ADNEY (E.T.) et CHAPELLE (H.I.). *The bark canoes and skin boats of North America*, Smithsonian Inst., Washington, 1964, 2e édition, 1983, 242 p.

ANGERS (L.). *Chicoutimi, poste de traite, 1676-1856*, Leméac, Montréal, 1971, 125 p.

BALCOM (B.A.). *La pêche de la morue à l'île Royale, 1713-1758*, Environnement Canada, Ottawa,

1984, 94 p. Études en archéologie, architecture et histoire.

BEAUCHESNE (Geneviève). *Historique de la construction navale à Lorient, de 1666 à 1770*, Service historique de la Marine, Vincennes, 1980, XIII, 233 p.

BÉLANGER (Diane). *La construction navale à Saint-Laurent, île d'Orléans*, Québec, 1984, 149 p.

BELLIN (J.N.). *L'hydrographie française, recueil des cartes générales et particulières qui ont été faites pour le service des vaisseaux du Roy, par ordre des ministères de la Marine depuis 1737 jusqu'en 1765*, par le Sieur Bellin, ingénieur de la Marine et du Dépôt des cartes, plans et journaux de la Marine, Paris, 2 volumes, 1756, chez M. Bellin.

BLANCHETTE (L.). *La tradition maritime de Matane, 1534-1984*, suivi d'un hommage aux capitaines de bateaux de la région de Matane. Société d'histoire et de géographie de Matane, Québec, 1984, 148 p.

BOUDRIOT (Jean). *Compagnie des Indes 1720-1770, Vaisseaux, hommes, voyages, commerces*, Paris, 1983, édité par l'auteur, 279 p., Collection archéologique navale française, grand format, planches et illustrations.

BRISSON (R.). *La charpenterie navale à Québec sous le régime français*, Collection Edmond de Nevers, Institut québécois de recherche sur la culture, Québec, 1983, 318 p.

CANADA, MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *The canals of Canada*, Queen's Printer, Ottawa, 1954, 51 p.

DE MAUPASSANT (J.). *Un grand armateur de Bordeaux, Abraham Gradis, 1699-1780*, Ferêt et fils, Libraires co-éditeurs, Bordeaux, 1917, X, 192 p.

DECHÊNE (Louise). *Habitants et marchands de Montréal au XVIIe siècle*, Essai, Boréal, Montréal, 1988, 532 p.

DUFOUR (Pierre). *Esquisse de l'évolution physique du port de Québec, des origines à 1900*, rapport sur microfiches n° 23, Parcs Canada, Ottawa, 1981, 137 p.

FRÉGAULT (G.). *François Bigot, administrateur français*, Institut d'histoire de l'Amérique française, Montréal, 1948, 2 volumes 442 et 415 p.

GÉLINAS (C.). *Le rôle du fort de Chambly dans le développement de la Nouvelle-France, de 1665 à 1760*, Parcs Canada, Ottawa, 1983, 79 p.

HAREL (J.) et LAFRANCE (M.), THIERRY RUDDEL (D.). *Histoire de la ville de Québec, 1608-1871*, Boréal, Montréal, 1987, 399 p.

LAFRANCE (Jean). *Les épaves du Saint-Laurent, 1650-1760*, Éditions de l'Homme, Montréal, 1972, 175 p.

LAMONTAGNE (Roland). *Aperçu structural du Canada au XVIIIe siècle*, Leméac, Montréal, 1974, 146 p.

____. *Le Ministère de la Marine : Amérique et Canada d'après les documents Maurepas*, Leméac, Montréal, 1966, 126 p.

LUNN (Alice J.E.). *Développement économique de la Nouvelle-France, 1713-1760*, Les Presses de l'Univ. de Montréal, Montréal, 1986, XVI, 348 p.

MATHIEU (Jacques). *Le commerce entre la Nouvelle-France et les Antilles au XVIIIe siècle*, Fides, Montréal, 1981, 276 p.

MCNEIL (J.R.). *Atlantic Empires of France and Spain, Louisbourg and Havana, 1700-1763*, Univ. of North Carolina Press, Chapel Hill, 1985, XVII, 329 p.

MEYER (Jean). *L'Armement nantais dans la deuxième moitié du XVIIIe siècle*, Senpen, Paris, 1969, 468 p.

MIQUELON (Dale). *Dugard of Rouen, French Trade to Canada and the West Indies, 1724-1770*, McGill-Queen's Univ. Press, Montréal, 1978, XI, 282 p.

____. *New France, 1701-1744, A supplement to Europe*, McClelland and Stewart, Toronto, 1987, XV, 345 p.

MORISSONNEAU (C.). *Le langage géographique de Cartier et de Champlain*, Presses de l'Univ. Laval, Québec, 1978, VI, 232 p., 14 cartes.

MORSE (Éric W.). *Fur Trade Canoe Routes of Canada, Then and Now*, Queen's Printer, Ottawa, 1969, VII, 125 p.

NUTE (Grace Lee). *The Voyageur*, Minnesota Hist. Society, Saint-Paul, 1987, VIII, 289 p.

PROULX (Gilles). *Entre France et Nouvelle-France*, Broquet, Montréal, 1984, 197 p.

ROY (P.-G.). *La ville de Québec sous le régime français*, Paradis, Québec, 1930, 2 volumes.

VALIN (R.T.). *Nouveau commentaire sur l'Ordonnance de la Marine du mois d'août 1681*, Léger et Menier, imprimeurs et libraires, La Rochelle, 1760, 2 volumes, XLII, 766 p. et XI, 796 p. Reproduction intégrale faite par l'Association française du droit maritime. Imprimé en 1981 à l'imprimerie Chirot à Paris.

WALKER (Hovenden Sir). *A journal or full account of the late expedition to Canada, with an appendix containing commissions, orders, instructions, letters, memorials, court-martials, council of war, etc.*, D. Browne, Londres, 1720, Histoire du désastre de la flotte anglaise à l'île aux Œufs par l'amiral commandant de la flotte.

Articles

AUDET (L.P.). *Hydrographes du Roi et cours d'hydrographie au Collège de Québec, 1671-1759*, Cahiers des Dix, nº 35, 1970, p. 13-37.

BONIN (R.). *Le canal Lachine sous le régime français*, BRH (Bulletin de recherches historiques), vol. XLII, nº 5, mai 1936, p. 265-299.

BRIÈRE (J.F.). *Le commerce triangulaire entre les ports terre-neuviens français, les pêcheries d'Amérique du Nord et Marseille au XVIIIe siècle : nouvelles perspectives*, RHAF (Revue d'histoire de l'Amérique française), vol. 40, nº 2, automne 1986, p. 193-214.

COURVILLE (Serge). *Espace, territoire et culture en Nouvelle-France : une vision géographique*, RHAF, vol. 37, nº 3, décembre 1983, p. 417-429.

____. *Le Saint-Laurent des uns, le Saint-Laurent des autres...*, CGQ, vol. 29, nº 76, avril 1985, p. 119-125.

COURVILLE (Serge), ROBERT (J.-C.) et SÉGUIN (N.). *Le Saint-Laurent, artère de vie : réseau routier et métiers de la navigation au XIXe siècle*, CGQ, vol. 34, nº 92, septembre 1990, p. 181-196.

DELAFOSSE (M.). *La Rochelle et le Canada au XVIIe siècle*, RHAF vol. 4, nº 4, mars 1951, p. 469-511.

ELLS (S.C.). *Canadian Voyageurs*, CGJ (Can. Geographical Journal), vol. XLII, nº 2, février 1951, p. 80-89.

GILLIES (D.A.). *Canot de maître or Montréal Canoe*, CGJ, vol. LVI, nº 3, mars 1958, p. 114-119.

HEIDENREICH (C.E.). *An analysis of Champlain's Maps in terms of his estimates of distances, latitude and longitude*, J. Cotmann et J. Warwick, *Écrits de voyages relatifs à la Nouvelle-France*, Éditions de l'Univ. d'Ottawa, 1978, vol. 48, nos 1 et 2, p. 12-45.

____. *Some general observations on Canadian 17th century maps as travel literature*, *Écrits de voyages relatifs à la Nouvelle-France*, Ottawa, 1978, vol. 48, p. 6-11.

____. *Mapping the Great Lakes : the period of imperial rivalries, 1700-1760*, Cartographica, vol. 18 (1981) p. 74-109.

HEIDENREICH (C.E.) et DAHL (Edward H.). *The French Mapping of North America in the seventeenth century*, The Map Collector, juin 1982, nº 19, p. 2-20.

____. *The two-states of Champlain's carte géographique*, Can. Cartographer, vol. 16, nº 1, juin 1979, p. 1-16.

LANGLOIS (Michel). *Liste des navires venus en Nouvelle-France, de 1657 à 1665*, Bull. Soc. de Généalogie de Québec, nº 31, 1976, p. 3-15.

MATHIEU (Jacques). *La balance commerciale Nouvelle-France/Antilles au XVIIIe siècle*, RHAF, vol. 25, nº 4, mars 1972, p. 465-497.

____. *La construction navale royale à Québec, 1739-1759*, Cahiers d'Histoire, Soc. d'Histoire de Québec, 1971, nº 23, XVI, 110 p.

MINEAULT (M.). *Les entreprises de pêche à la morue de Joseph Cadet, 1751-1758*, *RHAF*, vol. 37, nº 4, mars 1984, p. 557-572.

MOODIE (D.W.). *The Hudson's Bay Company Archives : A resource for historical geography*, CGJ, XXI, nº 3, 1977, p. 268-274.

MOORE (C.). *The maritime economy of Isle Royale*, Canada, vol. 1, nº 4, juin 1974, p. 32-46.

NOTE. *Campagne du CHAMEAU, 1720*, BRH, vol. XLII, nº 11, novembre 1936, p. 690-704.

PRITCHARD (J.S.). *Les premiers levés hydrographiques français sur le Saint-Laurent*, Rev. Hydrographique Internationale, LVI, nº 1, janvier 1979, p. 133-152.

____. *The voyage of the FIER : an analysis of a shipping and trading venture to New France, 1724-1728*, Hist. Sociale, vol. 4, nº 11, avril 1973, p. 75-97.

PROULX (G.). *Le dernier effort de la France au Canada, secours ou fraude*, RHAF, vol. 36, nº 3, décembre 1982, p. 403-426.

RAY (A.J.). *Early French mapping of the Western Interior of Canada*, Can. Cartographer, vol. 9, nº 2, décembre 1972, p. 85-98.

REID (A.G.). *Intercolonial trade during the French Regime*, CHR (Canadian Historical Review), XXXII, 1951, 3, 236 p.

ROY (J.E.). *La cartographie et l'arpentage sous le régime français*, BRH, vol. 1, nos 2, 3 et 4, février, mars et avril 1895, p. 17-20, 33-40, 50-56.

ROY (P.G.). *Les capitaines du port à Québec*, BRH, vol. XXXII, nº 1, janvier 1926, p. 3-12 et vol. XXXII, nº 2, février 1926, p. 65-78.

____. *La construction royale du Québec*, Cahiers des Dix, nº 11, 1946, p. 141-190.

TREMBLAY (R.). *La grève des ouvriers de la construction navale à Québec (1840)*, RHAF, vol. 37, nº 2, septembre 1983, p. 227-239.

TURGEON (L.). *Pour redécouvrir notre XVIe siècle : les pêches à Terre-Neuve d'après les archives notariales de Bordeaux*, RHAF, vol. 39, nº 4, printemps 1986, p. 523-549.

WHITLEY (W.H.). *The British Navy and the siege of Québec, 1775-1776*, CHR, vol. LXI, nº 1, mars 1980, p. 3-27.

WILLIAMS (C.). *The Hudson Bay Company and the Fur Trade, 1670-1870*, The Beaver, automne 1983, 86 p. Tiré à part.

PÉRIODE 1760-1850

Livres

AITKEN (H.G.J.). *The Welland Canal Company. A Study in Canadian Enterprise*, Harvard Univ. Press, Cambridge, 1954, 178 p.

APPLETON (T.E.). *Ravenscrag The Allan Royal Mail Line*, McClelland and Stewart, Toronto, 1974, 222 p.

ATHERTON (W.H.). *Montréal, 1534-1914*, Clarke Publishing Co., Montréal, 1914, XXVI, 673 p., vol. II, Under British Rule, 1760-1914.

BAXTER (W.T.). *The House of Hancock : business in Boston, 1724-1775*, Harvard Univ. Press, Cambridge, 1945, XXVII, 321 p.

BAYFIELD (H.W.). *Sailing Directions for the Gulf and River Saint-Lawrence*, Londres, 1837 ; republié en 1860 sous le titre *The Saint-Lawrence Pilot*, Londres, 2 volumes.

____. *Maritime positions in the Gulf and River Saint-Lawrence and the South Coast of Nova Scotia*, Londres, 1857. Liste des latitudes et longitudes.

____. *The Nova Scotia Pilot*, Londres, 2 vols, 1856 et 1860.

BENOÎT (J.). *La construction navale à Québec au XIXe siècle : bilan et nouvelles perspectives de recherches*, Parcs Canada, Québec, 1983, 101 p. Rapport sur micro-fiches nº 79.

BERNIER (Yves) (Juge). *Rapport de la Commission royale d'enquête sur le pilotage*, Ottawa, 1970, 4 volumes, Titre IV, Étude sur le pilotage au Canada, fleuve et golfe Saint-Laurent, XXXI, 1097 p.

BROOKES (Ivan S.). *The Lower Saint-Lawrence : A Pictorial History of Shipping and Industrial Development*, Freshwater Press, Cleveland, 1974, XI, 361 p.

BRUNEAU (R.). *La petite histoire de la traverse de Lévis*, Québec, ministère des Transports, 1983, 99 p.

BUSH (E.F.). *La navigation commerciale sur le canal Rideau, 1832-1961*, Parcs Canada, Ottawa, 1981, Collection Histoire et Archéologie nº 54, 293 p.

CALVIN (D.D.). *A Saga of the Saint-Lawrence, Timber and Shipping House through Three Generations*, Ryerson Press, Toronto, 1945, 186 p.

COWAN (Helen I.). *British Emigration to British North America*, Univ. of Toronto Press, Toronto, 1961, XI, 321 p.

CRAIG (G.M.) (Éditeur). *Lord Durham's Report. Report on the Affairs of British North America*, Carleton Library, nº 2, Toronto, 1963, 179 p.

CURRIE (Ann). *Henleys & Wapping. A Londres Shipowning Family, 1770-1830*, Nat. Maritime Museum, Greenwich, 1988, Maritime Monograph and Report nº 62, 76 p.

DUFOUR (Pierre). *La construction navale à Québec, des débuts à 1825*, Parcs Canada, Ottawa, 1983, 351 p. Manuscrit non édité, microfiche 138.

FORTIN (Réal). *Bateaux et épaves du Richelieu*, Éd. Mille-Roches, Saint-Jean, 1978, 159 p.

GIFFARD (Ann). *Towards Québec. Two mid 19th century emigrants' journals*, Londres, 1981, 72 p.

GREENHILL (B.). *The Great Migration. Crossing the Atlantic under sail*, Nat. Maritime Museum, Greenwich, 1968, 31 p.

GREENWALD (M.), LEVITT (A.) et PEEBLES (E.). *The Welland Canals: Historical Resource and Analysis and Preservation Alternatives*, Ontario Ministry of Culture and Recreation, Toronto, 1979, IX, 175 p.

GUILLET (E.C.). *Early Life in Upper Canada*, Univ. of Toronto Press, Toronto, 1963, XLIII, 782 p.

____. *Toronto from Trading Post to Great City*, The Toronto Publishing Co. Ltd., Toronto, 1934, XX, 495 p.

____. *The Great Migration, the Atlantic Crossing by Sailing Ships since 1770*, Univ. of Toronto Press, Toronto, 1963, XII, 284 p. Deuxième édition.

HANSEN (M.L.). *The Atlantic Migration, 1607-1860*, Harvard Univ. Press, Cambridge, 1941, 410 p.

HARRIS (J.R.). *Liverpool and Merserside; Essays in the Economic and Social History of the Port and its Hinterland*, Londres, 1969, XIV, 287 p.

HORWOOD (H.) et BUTTS (E.). *Pirates and Outlaws of Canada, 1610-1932*, Doubleday, Toronto, 1984, 260 p.

____. *Bandits and Privateers. Canada in the age of gunpowder*, Goodread Biographies, Halifax, 1988, 227 p.

HUNTER (W.S.). *Hunters Ottawa Scenery, Canada West*, Ottawa, 1855, 19 p. de texte, plusieurs lithographies de l'Outaouais. Grand format.

JACKSON (J.U.). *Welland and the Welland Canal*, Mika, Belleville, 1975, 214 p.

KINGSFORD (W.). *The Canadian canals: Their history and cost, with an inquire into the policy necessary to advance the wellbeing of the Province*, Toronto, Rolls and Adams, 1865, 191 p.

LAFRENIÈRE (N.). *Le réseau de canalisation de la rivière des Outaouais*, Parcs Canada, Ottawa, 1984, 100 p.

____. *La canalisation du Saint-Laurent. Deux siècles de travaux, 1779-1959*, Parcs Canada, Ottawa, 1983, 62 p.

LAMIRANDE (André E.), SÉGUIN (G.L.) et TRUDEL (J.). *A Forgone Fleet: a pictorial history of steam driven paddleboats on the Ottawa River*, Highway Book Shop, Cobalt, 1992, XX, 100 p., grand format.

LECLERC (Jean). *Le Saint-Laurent et ses pilotes, 1805-1860*, Leméac, Montréal, 1990, 232 p.

LEGGET (R.F.). *Ottawa Waterway: Gateway to a Continent*, Univ. of Toronto Press, Toronto, 1975, 291 p.

____. *Rideau Waterway*, Univ. of Toronto Press, Toronto, 1986, 2e édition, 312 p.

____. *Ottawa River Canals and the Defence of British North America*, Univ. of Toronto Press, Toronto, 1988, 308 p.

LEMOINE (J.M.). *The chronicles of the St-Lawrence*, Lowell, Rouses Point, 1878, 380 p.

LOWER (A.R.M.). *Great Britain's woodyard, British North America and the timber trade, 1763-1867*, McGill-Queens University Press, Montréal, 1973, XIV, 271 p.

MACKENZIE (Ruth). *The Saint-Lawrence Survey Journals of Captain Henry Wolsey Bayfield, 1829-1853*, The Champlain Society, Toronto, 1984-1986, 2 volumes, 402 et 517 p.

MARCIL (Eileen Reid). *Les tonneliers du Québec*, Musée des Civilisations, Ottawa, 1983, X, 128 p.

____. *The Charley-Man, A History of Wooden Shipbuilding at Québec, 1763-1893*, Quarry Press, Kingston, 1995, 439 p.

MASTERS (D.C.). *The Reciprocity Treaty of 1854*, Carleton Library, Ottawa, 1963, 190 p.

MAURY (W.F.). *Explanations and Sailing Directions to Accompany the Wind and Current Charts*, E.C. et J. Biddle, New York, 1854, 6e édition.

____. *The Geography of the Sea*, Harper, New York, 1857, 2e édition.

____. *Letter concerning lanes for the steamers crossing the Atlantic*, New York, Board of Underwriters, 1855.

OMMER (Rosemary E.). *From Outpost to Outport. A structural analysis of the Jersey-Gaspé Cod Fishery,*

1767-1886, McGill-Queen's Univ. Press, Montréal, 1991, XV, 245 p.

OSBORNE (B.S.) et SWAINSON (D.). *Kingston, Building on the Past*, Butternut Press, Westport, 1988, XIII, 381 p.

____. *The Sault Ste-Marie Canal. A Chapter in the history of Great Lakes Transport*, Parcs Canada, Ottawa, 1986, 148 p.

OUELLET (F.). *Histoire de la Chambre de Commerce de Québec, 1809-1859*, Centre de recherches, Faculté de Commerce, Université Laval, Québec, 1959, 105 p.

RANDZENS (George). *The British Ordonnance Dept. and Canadian Canals, 1815-1855*, Waterloo, 1979, 204 p.

RANKIN (John). *The history of our firm, being some account of the firm of Pollock, Gilmore and Co. and its offshots and connections*, Henry Young, Liverpool, 1921, 2e édition.

ROBIDOUX (L.). *Les Cageux*, Éd. de l'Aurore, Montréal, 1974, 92 p.

ROSA (N.). *La construction des navires à Québec et ses environs, grèves et naufrages*, Brousseau, Québec, 1897, 202 p.

RUMILLY (R.). *La Compagnie du Nord-Ouest. Une épopée montréalaise*, Fides, Montréal, 1980, 2 volumes, 297 et 307 p.

SAGER (E.W.) et FISCHER (L.R.). *Shipping and Shipbuilding in Atlantic Canada, 1820-1914*, The Can. Hist. Ass., Ottawa, 1986, petit livre nº 42, 21 p.

SÉVIGNY (P. André). *La main-d'œuvre des canaux du Richelieu, 1843-1950*, Parcs Canada, Ottawa, 1983, 136 p.

____. *Commerce et navigation sur le canal Chambly : aperçu historique*, Parcs Canada, Ottawa, 1983, 90 p.

____. *L'Immigration au Canada via le port de Québec, du début du XIXe siècle à la deuxième guerre mondiale*, Québec, Service canadien des parcs. Rapport de recherche 1988.

SWAINSON (D.). *Garden Island. A Shipping Empire*, Maritime Museum of the Great Lakes, Kingston, 1984, 29 p.

TERRIEN (Paul). *Québec à l'âge de la voile*, Asticou, Hull, 1984, 222 p.

TRUDEL (Marcel). *La révolution américaine, 1775-1783, Pourquoi la France refuse le Canada*, Boréal, Montréal, 1976, 291 p.

TUCKER (Gilbert N.). *The Canadian Commercial Revolution, 1845-1851*, McClelland and Stewart, Toronto, 1964, 186 p.

TULCHINSKY (G.J.J.). *The River Barons. Montréal businessman and the growth of Industry and Transportation, 1837-1853*, Univ. of Toronto Press, Toronto, 1977, XIV, 310 p.

TULLOCK (J.). *Le Canal Rideau, défense, transport, récréation*, Parcs Canada, Ottawa, 1981, 259 p.

WALLACE (F.W.). *Record of Canadian Shipping, a list of square-rigged vessels, mainly 500 tons and over, built in the Eastern provinces of British North America from the year 1786 to 1926*, Masson, Toronto, 1929, 302 p.

WOODS (S.E.). *La Saga des Molson, 1763-1983*, Éditions de l'Homme, Montréal, 1983, 447 p.

WYNN (G.). *Timber Colony : An Historical Geography of Early Nineteenth Century New Brunswick*, Univ. of Toronto, Toronto, 1981, XVIII, 224 p.

YOUNG (Anna G.P.). *Great Lakes saga ; the influence of one family on the development of Canadian shipping in the Great Lakes, 1816-1931*, Owen Sound, 1965, XIII, 157 p.

Articles

AUDET (F.J.). *Samuel Holland*, Cahiers des Dix, nº 23, 1958, p. 187-194.

BASKERVILLE (Peter). *Donald Bethune's steamboat business; a study of Upper Canadian Commercial and Financial Practice*», Ont. Hist., vol. LXVII, nº 3, septembre 1975, p. 135-149. Cette publication s'appelait au début «Papers and Records of the Ontario Historical Society» et, ensuite, «Ontario History». Nous utilisons l'abréviation «Ont. Hist.». Elle est indexée dans «Index to the Publications of the Ontario Historical Society, 1899-1972», Toronto, 1974, X, 175 p.

CAIN (E.). *Customs collections and dutiable goods : Lake Ontario ports 1801-1812*, Freshwater, vol. 2, nº 2, automne 1987, p. 22-27.

CALVIN (D.D.). *Rafting on the Saint-Lawrence*, CGJ, vol. III, nº 4, octobre 1931, p. 270-286.

CHAPMAN (W.). *The life and times of Major Samuel Holland, Surveyor General, 1764-1801*, Ont. Hist., vol. 21, 1924, p. 11-90.

CORLEY (Nora). *The Saint-Lawrence Ship Channel, 1805-1865*, CGQ., nº 23, septembre 1967, p. 277-306.

CRUIKSHANK (E.A.). *Notes on the history of shipbuilding and navigation on lake Ontario up to the time of the launching of the steamer FRONTENAC at Ernesttown*, Ontario, 7 septembre 1816, Ont. Hist., vol. 23, 1926, p. 33-44.

DECHÊNE (Louise). *Les entreprises de William Price*, Hist. Sociale, vol. 1, 1968, p. 16-52.

DUBUC (Alfred). *Montréal et les débuts de la navigation à vapeur sur le Saint-Laurent*, Rev. d'histoire économique et sociale, vol. 45, nº 1, 1967, p. 105-118.

DUFOUR (Pierre). *La construction navale à Québec, 1760-1825; sources inexplorées et nouvelles perspectives de recherches*, RHAF, vol. 35, nº 2, septembre 1981, p. 231-251.

FAUCHER (Albert). *The decline of shipbuilding at Québec in the nineteenth century*, Can. Journal of Economics and Political Science, vol. 23, nº 2, mai 1957, p. 195-215.

GILMORE (J.). *The Saint-Lawrence River Canals Vessel*, Tiré-à-part de Soc. of Naval Architects and Marine Engineers, printemps 1956, Réunion de Montréal, Montréal, 1956, p. 111-161.

GREEN (E.). *The Niagara Portage Road*, Ont. Hist., vol. 23, 1926, p. 260-311.

HAMELIN (J.) et PROVENCHER (J.). *La vie de relations sur le Saint-Laurent entre Québec et Montréal, au milieu du XVIIIe siècle*, C.G.Q., nº 23, septembre 1967, p. 243-252.

JOHNSON (Arthur L.). *The transportation revolution on Lake Ontario, 1817-1867 : Kingston and Ogdensburg*, Ont. Hist., vol. LXVII, nº 4, décembre 1975, p. 199-209.

KEEFER (T.C.). *The Canals of Canada*, Proceedings and Transactions of the Royal Society of Canada for the year 1893, vol. XI, section III, p. 25-50.

KEYES (J.). *La diversification de l'activité économique de Timothy Hiblard Dunn, commerçant de bois à Québec, 1850-1898*, RHAF, vol. 35, nº 3, décembre 1981, p. 323-336.

KINGSMILL (S.). *Isle of Irish Despair. Canada's first quarantine station for immigrants left a trafic legacy*, C. Geographic, vol. 112, nº 1, janvier-février 1992, p. 78-83.

LEMELIN (A.). *Le déclin du port de Québec et la reconversion à la fin du XIXe siècle. Une évaluation de la pertinence de l'hypothèse Staple*, Recherches sociographiques, vol. 22, nº 2, 1981, p. 155-186.

LEWIS (Walter R.). *Steamboat Promotion and Changing Technology; The Careers of James Sutherland and the MAGNET*, Ont. Hist., vol. LXXVII, nº 3, septembre 1985, p. 207-230.

LOWER (A.R.M.). *The Trade in Square Timber* dans Easterbrook W.T. et M.H. Watkins, *Approaches to Canadian Economic History*, Carleton Library nº 31, Toronto, 1980, p. 28-48.

MASSICOTTE (E.Z.). *Les chantiers Cantin à Montréal*, BRH, vol. 42, 1936, p. 509-510.

MCCALLA (D.). *The Loyalist Economy of Upper Canada, 1784-1806*, Hist. Sociale, vol. 16, 1983, p. 279-304.

MIDDLETON (J. Edgar) et LANDON (F.). «Transportation in Ontario» dans *The Province of Ontario, a History, 1615-1927*, Dominion Publishing Co., Toronto, 1927, 2 volumes, chapitre XII, p. 674-713.

MORGAN (H.R.). *Steam Navigation on the Ottawa River*, Ont. Hist., vol. 23, 1926, p. 370-383.

OUELLET (F.). *Dualité économique et changement technologique au Québec, 1760-1790*, Hist. Sociale, vol. IX, nº 18, novembre 1976, p. 256-296.

____. *Économie coloniale et économie internationale : le commerce de la vallée du Saint-Laurent avec l'Espagne, le Portugal et leurs possessions atlantiques, 1760-1850*, MSRC, 1984, quatrième série, volume XXII, p. 167-204.

PALMER (R.F.). *The VANDALIA and her line mates : Trend Setters*, Freshwater, vol. 3, nº 2, hiver 1988, p. 14-20.

____. *ONTARIO – First Steamboat on the Great Lakes?*, Freshwater, vol. 2, nº 1, été 1987, p. 20-27.

PAQUET (G.) et WALLOT (J.-P.). *International Circumstances of Lower Canada, 1786-1810, Prolegomenon*, CHR, vol. LIII, nº 4, décembre 1972, p. 371-401.

____. *Le Bas-Canada au début du XIXe siècle, une hypothèse*, RHAF, vol. 25, nº 1, juin 1971, p. 39-62.

____. *Aperçu sur le commerce international et les prix domestiques dans le Bas-Canada, 1793-1812*, RHAF, vol. XXI, 1967, p. 447-473.

____. *Sur quelques discontinuités dans l'expérience socio-économique du Québec: une hypothèse*, RHAF, vol. 35, nº 4, mars 1982, p. 483-521.

PARIZEAU (Gérard). *Joseph Bouchette: l'homme et le haut fonctionnaire*, MSRC, 1971, quatrième série, tome IX, p. 95-126.

PARKER (Bruce A.). *The Niagara Harbour and Dock Company*, Ont. Hist., vol. LXXII, nº 2, juin 1980, p. 93-121.

PATTON (M.J.). «Shipping and Canals» dans *Canada and its Provinces*, Toronto, 1914, une collection de 23 volumes; vol. 10, p. 475-624.

PINEAU (Jean). *La législation maritime canadienne et le Code civil québécois*, McGill Law Journal, vol. 14, nº 1, 1968, p. 26-58.

ROUILLARD (E.). *Les origines de la construction des navires à Québec*, BRH, 1896, p. 33-135.

RUTHERFORD (J.H.). *Early Navigation on the Georgian Bay*, Ontario Hist, Vol. XVIII, 1920, p. 14-20.

SAMSON (R.). *La Gaspésie au XIXe siècle: espace maritime, espace marchand*, CGQ, vol. 28, nºs 73-74, 1984, p. 205-221.

SÉGUIN (R.L.). *Le portage des Cascades*, BRH, vol. 59, octobre-décembre 1953, nº 4, p. 207-212.

SÉVIGNY (P. André). *Le commerce du blé et la navigation dans le Bas-Richelieu avant 1849*, RHAF, vol. 38, nº 1, été 1984, p. 5-21.

____. *La grosse île: quarantaine et immigration à Québec. (1832-1937)* dans Cahiers des dix nº 47, 1992 p.153-192.

SHELTON (R.A.) et TOOLEY (R.V.). *The marine surveys of James Cook in North America, 1758-1768, particularly the survey of Newfoundland* dans R.V. Tooley «The mapping of North America», Holland Press Cartographica, nº 2, 1980, Philadelphia, XIV, 519 p. Voir p. 172-206.

STACEY (C.P.). *The Ships of the British Squadron on Lake Ontario, 1812-1814*, CHR, vol. XXXIV, 1953, 4311 p.

STUART (I.). *Early Transportation on the Upper Lakes*, Freshwater, vol. 2, nº 2, automne 1987, p. 16-19.

TULCHINSKY (G.J.J.). *Une entreprise maritime canadienne-française; la Compagnie du Richelieu, 1845-1854*, RHAF, vol 26, nº 4, mars 1973, p. 559.

VILLE (Simon). *The problem of tonnage measurement in the English Shipping Industry, 1780-1830*, Int. J. of Maritime History, vol. 1, nº 2, décembre 1989, p. 65-83.

WALLACE (F.W.). *Ships of the Timber Trade*, CGJ, vol. XI, nº 1, juillet 1935, p. 3-14.

WARKENTIN (J.). «The Western Interior 1800-1870», R.C. Harris et J. Warkentin, *Canada before Confederation*, Oxford Univ. Press, Toronto, 1974, p. 232-288.

WOOD (W.). *The record-making ROYAL-WILLIAM*, CGJ, vol. VII, nº 2, août 1933, p. 52-63.

WURTELE (F.C.). *The King's Ship L'ORIGNAL, sunk at Québec, 1750*, Proceedings and Transactions of the Roy. Soc. of Canada, seconde série, 1898, tome IV, partie I, p. 67-75.

YATES (G.W.). *The Welland Canal*, CGJ, vol. II, nº 2, janvier 1931, p. 22-37.

PÉRIODE 1760-1850 – RÉFÉRENCES AMÉRICAINES

GARRITY (R.). *Canal Boatman. My life on Upstate Waterways*, Syracuse Univ. Press, Syracuse, 1977, XII, 222 p.

GOLDENBERG (Joseph A.). *Shipbuilding in Colonial America*, Newport News, 1976, 13 305 p.

HILTON (G.W.). *The Great Lakes Car Ferries*, Berkeley, 1962, XI, 282 p.

HUTCHINS (John G.R.). *The American Maritime Industries and Public Policy, 1788-1914. An Economic History*, Russell and Russell, New York, 1941, XXI, 627 p.

LARSON (J.W.). *History of Great Lakes Navigation*, U.S. Army Engineer Water Resources Support, Institute of Water Resources, National Waterways Study, Washington, 1983, 116 p.

LEWIS (Clarence O.). *The Erie Canal, 1817-1967*, Niagara County Hist. Society, Lockport, 1967, 52 p.

MANSFIELD (J.B.). *History of the Great Lakes*, Beers, Chicago, 1899. Réimprimé par Freshwater Press Inc., Cleveland, 1972. Le premier volume raconte l'histoire, le deuxième présente une collection de biographies, vol. I, 928 p.

MILLAR (N.). *The Enterprise of free-people : aspects of economic development in New York State during the Canal Period, 1792-1838*, Cornell Univ. Press, Ithaca, 1962, XV, 293 p.

NORTON (Thomas E.). *The Fur Trade in Colonial New York, 1686-1776*, Univ. of Wisconsin Press, Madison, 1974, X, 243 p.

PORTER (K.W.). *John Jacob Astor, Businessman*, Harvard Univ. Press, Cambridge, 1931, 2 vols., XXVII, 585 p. et XIII, 766 p.

ROBINSON (Michael C.). *History of Navigation in the Ohio River Basin*, Institute of Water Resources, Nat. Waterways Study, Washington, 1983, 71 p.

SHAW (R.E.). *A History of the Erie Canal, 1807-1850. With particular reference to Western New York*, The University, Rochester, 1954, 235 p.

WHITFORD (Noble E.). *The canal system and its influences* in A.C. Flick, ed. History of the State of New York, Columbia Univ. Press, New York, vol. 5, chapter 5, p. 297-336.

WYLD (Lionel D.). *The Erie Canal; a bibliography*, American Canal Society, 1978, 16 p. Disponible à l'Université de Syracuse.

ZERCHER (F.Z.). *The Port of Oswego*, dans Proceedings of the N.Y. State Historical Ass., vol. XXXIII, 1935, p. 308-317.

INDEX DES NOMS D'AUTEURS CITÉS DANS LE TEXTE

A

Aitken, H.G.J., 92, 93, 97, 153, 320, 323
Appleton, T.E., 139, 192, 193
Armstrong, F.H., 190, 191
Armstrong, R., 96, 239
Atherton, W.H., 94, 120, 159, 162
Audet, L.-P., 70

B

Baskerville, P., 185
Beers, J.H., 101, 163, 166
Bélanger, M., 331
Bernier, Y., 71, 93, 94, 98, 122, 123
Biays, P., 36, 41
Biggar, H.P., 52
Blanchard, R., 25, 32, 43, 119, 227
Bliss, M., 91, 233, 324
Bosher, J.F., 144, 291, 295, 296
Bouchette, J., 78, 95-101, 166, 171, 219, 220
Boudriot, J., 128
Brisson, R., 139, 140, 141
Brookes, I., 84, 148
Bush, E.F., 263, 265
Butts, E., 57

C

Calvin, D.D., 100, 152, 262
Chapais, J.C., 42, 82, 83, 85, 105, 109, 113, 116, 120, 121, 158, 176, 188, 222
Chapman, F.H., 130, 136, 166
Chouinard, Y., 82, 121
Clark, A.H., 156, 294
Contant, I., 255-59
Corley, N., 82, 98, 119, 121
Côté, A., 292
Courville, S., 331
Cowan, H.I., 249-251
Cruikshank, E.A., 184
Cuthbertson, G., 91, 137, 139, 141, 163, 165

D

Davis, R., 128, 129, 133, 146, 156, 161
De Maupassant, J., 132, 135, 213, 291, 293
Dechêne, L., 324
Delafosse, M., 201, 202, 209, 211
Desbarres, J.F.W., 78, 79, 326
DesHerbiers de l'Étanduère, 59
Dionne, J.-C., 26, 27
Dubuc, A., 119, 151, 154, 170
Dufour, P., 157, 158, 161
Duncan, H., 74

E

Easterbrook, W.T., 92, 93, 97, 153, 320, 323

F

Filion, M., 313
Fillmore, S., 48, 52, 53, 77, 103, 104
Flick, A.C., 89, 273
Frégault, G., 137, 140, 146, 204, 290, 312

G

Garneau, F.-X., 74
Gilmore, J., 150

Glazebrook, G.P. de T., 155, 169, 312, 318
Guillet, E.C., 100, 118, 150, 164, 167, 169-171, 185, 259, 283

H
Hamelin, L.-E., 26, 27
Hare, J., 162, 177
Harris, D.G., 13, 128, 130, 136
Harris, J.R., 298
Heidenreich, C.E., 47
Heisler, J.P., 112
Hopkins, J.C., 170, 171
Horwood, H., 57
Hutchins, J.G.B., 178

I
Innis, H.A., 66

J
Jarlan, G., 13, 40
Johnson, A.L., 179, 188, 284

K
Keefer, T., 33, 41, 86, 87, 116, 117, 261, 268, 269
Keyes, J.M., 16, 262, 323

L
Lafrance, J., 62
Lafrance, M., 162, 177
Lafrenière, N., 13, 86, 87, 88, 110, 111, 171, 260
Lamirande, A.F., 171, 184
Lamontagne, R., 141, 292
Larson J.W., 117, 118
Lasserre, J.-C., 25, 26, 29, 30, 311
Laverdière, C., 26, 30
Leclerc, J., 41, 94, 98, 121, 122, 303
Legget, R., 105, 110, 261
Lépine, A., 62
Lewis, C.O., 172
Lewis, W., 155, 283
Lower, A.R.M., 152
Lunn, A.J.E., 67, 137, 140, 141, 294

M
MacGregor, D.R., 128, 129, 145, 178
Maddock, M., 142, 218
Mansfield, J.B., 118, 182, 235, 282
Marcil, E. Reid, 13, 16, 156, 157, 158, 160, 162, 175, 177
Mathieu, J., 13, 61, 67, 141, 199, 200, 206, 208, 210, 211, 214, 295
McLennan, J.S., 207
Mills, J.C., 165, 166, 180, 188
Miquelon, D., 134, 143, 212, 291, 295, 296, 317
Moore, C., 199, 200, 206, 207, 210, 211, 214
Morgan, H.R., 109, 260, 261, 263
Morse, E.W., 63, 64, 66, 83, 139
Murphy, B.D., 313

N
Neatby, H., 94

O
Ommer, R.E., 299
Osborne, B.S., 88, 285
Ouellet, C., 82, 121
Ouellet, F., 13, 40, 158, 187, 217, 218, 222, 224-226, 228-230, 232-234, 241-244, 247, 271, 272, 298, 300, 301, 303, 315, 317, 323, 324

P
Painchaud, C.T., 190
Palmer, R.F., 166
Paquet, G., 222, 225, 330
Parizeau, G., 78
Parker, B.A., 182, 185
Pineau, J., 98, 123
Pritchard, J.S., 13, 50, 51, 53, 131, 200-203, 205, 206, 209-212, 290, 292, 293
Proulx, G., 50, 56, 59, 60, 61, 132, 134, 136

R
Riggs, J.G., 273
Robidoux, L., 152, 262
Roy, P.-G., 70
Ruddel, D.T., 162, 177

S
Samson, R., 231
Sandilands, R.W., 48, 52, 53, 77, 103, 104
Sévigny, P.A., 62, 63, 84, 155, 190, 191, 228, 251, 271
Shaw, R.E., 273
Shipton, N.N., 77
Simpson, W., 28, 36
Skelton, R.A., 78
Sullivan, C., 292
Swainson, D., 88, 152, 285

T
Taggart, R., 173
Terrien, P., 158, 159, 160, 161, 176, 177, 299
Therrien, A., 178
Thompson, D.W., 48, 53, 104, 319
Tucker, G.N., 124

Tulchinsky, G.J.J., 179, 180, 183, 184, 185, 187, 189, 190, 191, 192

V

Valin, R.J., 68, 69
Vayva, R., 47

W

Wallace, F.W., 161, 162
Wallot, J.-P., 222, 225, 330
Watt, A.D., 33
Whipple, A.B.C., 104, 146, 182
Whitford, N.E., 270, 276
Whitley, W.H., 148
Wightman, W.R., 185, 186, 270
Woods, S.E., 154

Z

Zercher, F.Z., 101

INDEX THÉMATIQUE ET GÉOGRAPHIQUE

A

Acadie, 68, 141, 200, 201, 209, 210, 229, 312, 326
Accommodation, 82, 153, 154, 307
Aides à la navigation, 61, 74, 78, 82, 83, 91, 101, 117-119, 121, 330
Albany
Canal Érié, 279, 311, 312, 315
capitale de l'État de New York, 26, 41, 43
fourrures – trafic du port, 84-89
marchands, 228, 229, 234, 235, 271, 273, 315, 329
Allen Hugh, 192-194
Angleterre
commerce, 92, 183, 293, 301, 315, 318, 324
marchands, 72, 74
métropole, 46, 92, 123, 204, 320, 329
Anticosti (île), 26, 57, 74, 76, 84, 223, 289
Antilles, 21, 67, 68, 92, 135, 143, 144, 191, 199, 200, 203, 206, 209-212, 289, 291, 293, 294, 297, 299, 300, 309, 315, 329
Arrière-pays
notion-concept, 198, 309
Atlantique
océan, 26, 46, 47, 106
route Atlantique – Nord, 56-62, 63, 82, 111, 131, 135, 183, 199, 204, 250, 283, 290, 297, 299, 303, 328, 329, 331

B

Baie d'Hudson, 20, 26, 48, 311
arrière-pays, 329
compagnie et société d'exploitation des fourrures, 21, 165, 191, 310, 311, 313, 319, 320
Bas Canada
commerce, 96, 97, 154, 284, 285, 320
développement économique, 87, 88, 106, 111, 115, 324, 329
entité politique (Québec), 78, 96, 253, 326, 332
insurrection, 251, 271, 329, 333
Bayfield, H.W., 79, 103, 104, 120, 326
Bellin, Nicholas, 29, 53, 56, 325
Belfast, 161, 251, 299, 305
Bigot, François, 134, 296
Bois
description des espèces et forêts, 320, 321
développement, 93, 230
organisation – coupe, 322, 323, 324
trafic, 223, 224, 228, 248, 261, 267, 271
transport, 109, 261, 262
Bordeaux
commerce, 142, 144, 200, 202, 203, 205, 212, 289-292, 296
port, 68, 131
Boston – port et ville, 193, 217, 297
Bougainville, 61, 141, 142
Buffalo – port et ville, 26, 89, 101, 115, 117, 165, 167, 170, 178, 185, 273, 279, 281, 282
Burlington et Desjardins – canaux, 117, 269, 270

C

Cabotage
sur les eaux de l'estuaire, 162, 173, 174, 327-329
sur les eaux des Grands-Lacs, 332
sur les eaux du fleuve, 162, 173, 174, 293, 294, 327, 329
sur les eaux du Golfe, 162, 173, 204, 329

Cadet, Joseph, 291, 292, 296
Canaux – général
au Canada, 173
aux États-Unis, 88, 91
canalmania, 90
Canaux du Haut Saint-Laurent, 20, 42, 85-88, 106, 185, 256
Cascades, 85, 86, 150
Cèdres, 85, 86, 150
Coteau-du-Lac, 85, 86
de la Faucille, 85, 86
du Rocher-Fendu, 85, 86, 150
du Trou-du-Moulin, 85, 86
Canots, 26, 137-139, 232, 256, 327
bâtard, 139
de maître, 138, 139, 319
du nord, 139
indiens, 63, 137
Cantin A., 180, 240
Cartographie
Étapes de connaissances et de cartographie et hydrographie, 325, 326
1) des eaux du Saint-Laurent, 47-56, 71-80
2) des eaux des Grands Lacs, 82
3) noms de géographes, cartographes et hydrographes, 47, 48, 48-50, 74, 77
Céréales, 223-225, 234, 245, 267, 271, 290, 320, 323
Champlain, Samuel, 20, 26, 47, 48, 109, 198
Champlain
canal, 42, 90, 91, 112, 173, 270-272, 286, 320, 326
lac, 62, 83, 84, 184, 189, 227
rivière, 62
Chantiers maritimes, 20, 21
1) en Nouvelle-France, 139-142, 328, 331
2) au Canada – Saint-Laurent, 156-161, 175-180, 328
3) Grands Lacs, 137, 141, 161-167, 180-182, 193, 328
Chemins de fer
concurrence, 117, 271, 328
premières voies – historique, 20, 103, 321, 331
trafic, 272
Chenaux difficiles
1) Le Gouffre, 56, 58, 60, 82
2) La Traverse, 56, 58, 60, 78, 82, 122
3) le lac Saint-Pierre, 32, 33, 39, 82
4) lac et rivière Sainte-Claire, rivière Détroit, 34, 83, 118, 326
Colbert, 68, 97, 326
Cook, James, 76-78, 326
Courants (général), 25, 34, 57
Gaspé, 28, 34, 57
Gulf Stream, 57, 67, 146
Labrador, 28, 34-36, 39, 57, 67
Richelieu, 29, 82
Sainte-Marie, 29, 34, 82, 83, 85, 94, 98, 154, 162, 180

D

Débits, 32, 33
Desbarres, J.F.W., 78, 79, 326
Deshayes, Jean, 50-52
Détroit – port et ville, 63, 88, 279, 283
période Américaine, 117, 118, 139, 163, 167, 170, 198, 180, 185, 188, 233, 235, 236, 277, 282, 310, 317
Dugard (Le Groupe)
armateur – Rouen, 134
flotte – explotation, 134, 143
Société du Canada I, 134, 143, 212, 291, 296
Durham, Lord, 104, 107, 108, 332

E

Échouages, avaries, naufrages
période 1608-1760, 61, 62
période 1840-1850, 84, 85
Érié – canal
aménagement – construction, 20, 26, 43, 320, 326
concurrence, 104, 268
développement, 89, 106, 180, 328, 332
trafic, 172, 271, 281, 285
Érié – lac, 26, 311
caractéristiques – développement, 30, 31, 33, 41, 83, 101, 103, 111, 115, 118, 156
ports, 169, 188
rôle, 166, 167, 329
trafic, 172, 232, 266, 272-281, 313
États-Unis – général, 21, 61, 87, 92, 123, 183, 194, 277, 300, 311, 330
révolution, 73, 92, 94, 297, 300, 317, 318, 328, 329
Exportations
1) vers 1740, 209, 210, 290, 311
2) vers 1770, 218
3) vers 1820, 93, 218, 224, 228, 303
4) vers 1850, 242, 254, 278, 300, 320

F

Fourrures
développement historique, 109, 289, 331
organisation, 131, 311, 314, 316
Société de la Baie d'Hudson, 223, 228
Société du Nord-Ouest, 219, 223, 228, 233, 235, 317-320, 331
territoires de chasse, 143, 223, 309-311, 329
trafic, 232, 233, 313
France
commerce, 68, 69, 140
économie, 68, 309, 311
importations-exportations, 210
liaisons maritimes, 289, 315
ports, 203, 204, 295
rôle de métropole, 46, 62, 204, 293, 329
Franquelin, J-B., 48-50, 70

G

Gaspé
liaisons maritimes, 189
pêches, 142
port et région, 28, 77, 84, 97, 229, 246, 326
trafic, 175, 212, 230, 231, 247
Glasgow, 82, 191, 193, 251, 297, 299, 305
Glissoires – Outaouais, 153, 327
Gradis, Abraham
armateur, 134
flotte-exploitation, 135
Société du Canada II, 212, 291, 293, 296
Grande-Bretagne, 73, 74, 204, 251
exportations-importations, 88, 218, 267, 321
intérêts commerciaux, 87, 92, 111, 178, 191, 217, 229, 248, 257, 280, 298, 300, 301, 315, 329
Grands Lacs – général, 26, 30, 32-34, 41, 52
conditions climatiques, 30, 31
développement, 47, 63, 111, 151, 194, 217, 279, 312, 317, 329, 332
organisation maritime, 73, 141, 170, 182, 183, 328
trafic, 281-284, 300
Grosse-Île
centre de quarantaine, 122, 250, 251
Guerres
1812, 87, 165, 333
guerres napoléoniennes, 93, 132, 157, 320, 329
Sept Ans, 71, 134, 141, 201, 204, 207, 215, 312, 313, 328, 331
succession d'Espagne, 71, 74, 200, 203, 215, 328

H

Halifax – port et ville
historique, 40, 146
liaisons maritimes avec Québec et Montréal, 189, 191, 193, 217, 250, 297, 299, 300, 329
Hamilton
port et ville, 107, 184
trafic, 269, 270, 283
Haut-Canada
développement économique, 183, 250, 257, 281, 320, 323, 324
entité politique, 78, 87, 96, 251, 253, 315, 326, 329, 332, 333
ports, 98, 99, 217, 227, 284, 285
voies navigables, 113, 115, 169, 277
Holland, S., 77, 78, 326
Hudson
baie, 20, 21, 26, 309
détroit, 47
fleuve, 26, 41, 62, 89, 104, 188, 234, 312, 326
Huron – lac, 30, 31, 33, 34
développement, 63, 104, 118, 151, 167, 235
ports, 169, 188
trafic, 266, 313

I

Importations
1) avant 1760, 209, 210, 290
2) vers 1775, 225, 226
3) vers 1820, 225, 226, 228
4) vers 1850, 243, 257, 278, 301, 303, 311
Invasions du Canada
par les Américains, 84, 87, 94, 148, 329, 330
par les Britanniques, 74, 146, 330

K

Kingston – port et ville, 29, 30, 79, 87, 98-100
développement, 41, 43, 74, 107, 113, 141, 163, 166, 183-185, 235
rôle sur lac Ontario, 109, 219, 255, 260, 263, 264, 283, 284, 310, 321, 331, 332
trafic, 83, 86, 150, 153, 262

L

Labrador, 46, 48, 143
Lachine – canal
construction, 20, 87, 106, 332
développement, 43, 62, 180
trafic, 219, 255-259, 281, 286
La Gallissonnière, 59, 292
Laprairie
bassin, 29, 32, 62
ligne ferroviaire vers Saint-Jean, 63, 271
La Rochelle
commerce, 142, 144, 200-203, 212, 289, 290, 292, 296
port, 68
trafic, 131, 201, 205
Législation maritime
« Corn Laws », 91-93, 123, 194, 297, 300, 327
lois de la navigation, 91-93, 123, 194, 259, 297, 300, 301, 327, 330
Ordonnance de Colbert, 68, 69, 97
Le Havre, 68, 205, 290
Lévis – port et ville, 162, 191, 238, 239, 249
Liaisons maritimes
concept – horizons maritimes, 46
avec les ports américains, 93, 118, 300
avec les ports des Antilles, 135, 294, 295, 300
avec les ports britanniques, 189, 297-299
avec les ports français, 204, 289-293
avec les ports du Golfe, 189, 248, 293, 294, 299
des ports de Québec et Montréal, 135, 289, 301-307
Liverpool
port, 82
liaisons avec port de Québec, 146, 189, 193, 217, 218, 299, 304-306, 323, 328
marchands – armateurs, 178, 297
trafic, 148, 191, 251, 283

Londres, 56, 154, 156, 157
port, 82
liaisons maritimes, 217, 291, 297, 299, 300, 304, 323, 328
marchands – armateurs, 305, 306
trafic, 148, 161, 191, 251
Louisbourg – forteresse et port, 21, 40, 61, 77
liaisons maritimes, 72, 144, 199-201, 205-210, 229, 289, 291, 294, 299, 315, 329
trafic, 57, 59, 67, 132, 135, 141
Loyalistes, 85, 87, 92, 229, 250, 329

M

Mackenzie, 25, 26, 66
Madeleine, Îles de la, 28, 39, 57, 76, 84, 189, 248
Maisons de la Trinité, 94, 182, 326
à Montréal, 1832, 119, 122
à Québec, 1805, 97, 98, 121, 122, 303
Marchands/Armateurs
Britanniques, 299
des Antilles, 143, 204, 289, 294, 295
du Canada, 143, 204, 294-296
Canadiens, 204, 289, 315
de France, 142-144, 204, 291, 294-296
des Grands Lacs (américains), 312
Marseille, 25, 68, 205, 290, 292
Masson, Joseph, 187
Marées, 29, 33, 62
Maritimes (provinces, colonies), 250, 251
économie, 217
Île du Prince-Édouard, 53, 78, 229, 231, 246, 247, 289
provinces après 1867, 183
Nouveau-Brunswick, 26, 178, 229, 299, 320
Nouvelle-Écosse, 26, 57, 92, 207, 210, 289, 299, 305, 317, 320
Maurepas, 292
Mercantilisme, 297, 298, 326, 330
Michigan – lac
développement, 118, 151, 167
ports, 169, 173, 188
rôle, 26, 30, 31, 33, 282
trafic, 266
Michillimackinac, 63, 235, 311
Mississippi – fleuve et affluents, 20, 25, 26, 32, 310
historique, 50, 63, 67, 83, 118, 309, 325, 326
rivalité commerciale potentielle, 72
trafic fluvial, 279, 282, 311-313, 318
Missouri, 83, 282
Molson, John (société), 111, 153, 154, 180, 184, 187, 189, 191, 192, 303
Montréal – port, 21, 39
arrière-pays, 183, 309-324, 329, 331
description, 98, 119, 220, 221, 239, 240
développement, 62, 83, 93, 103, 175, 178, 183, 327
liaisons maritimes, 255, 264
trafic, 188
– *1642-1760*, 136, 142, 209
– *1760-1825*, 151, 222-227
– *1825-1850*, 170, 188, 192, 193, 240-245, 249, 252-254, 257, 269, 298
Montréal – ville, 19, 325
commerce, 86, 93, 113, 119, 233

N

Nantes
port, 25, 68, 142
Navires – général, 123, 131, 145, 174
capacité de chargement, 127-131, 244
profondeur – largeur – longueur, 127, 132, 182
tonnage, 127, 129, 131, 182
Navires fluviaux, 83, 122, 131, 227, 319, 331
barges, 172, 188, 271, 273, 274, 328
bateaux, 136, 137, 150, 169, 184, 232, 234, 269, 349, 319, 328
Durham boats, 87, 150, 169, 170, 184, 223, 232, 234, 249, 256, 260, 269, 328
packet boats – Érié – Rideau, 172, 265, 273, 274
Outaouais, 109, 263
remorqueurs à vapeur, 83, 162, 189
York, 116
Navires de guerre, 131
britanniques, 145-147
français, 59, 131, 132, 136
Navires marchands à voile, 59, 131, 132, 134, 146, 174, 182, 188, 250, 303, 327
Baltimore clipper, 181, 328
Brick, 133, 148, 159
Brigantin, 148, 159, 163, 170, 174, 303
goëlette – schooner, 88, 128, 133, 137, 148, 151, 159, 170, 173, 174, 184, 223, 269, 303, 328
senau, 128, 133, 148, 159
trois-mats barque, 128, 133, 146, 159, 170, 176, 303
trois-mats carré, 128, 133, 146, 148, 159, 176
Navires à vapeur, 145, 174, 283, 328, 330, 331
apparition, 20, 101, 326
sur Grands Lacs, 118, 155, 170, 171, 173, 181, 186
sur Outaouais, 109, 154, 171, 186
sur Rideau, 109, 186
sur Saint-Laurent, 82, 83, 153, 154
Newberry, O., 188
New York – État, 21, 66, 272, 332
canaux, 89, 271
influence économique, 101, 173, 277, 280, 311, 315
transports, 155, 179, 286
New York – port, 21, 46, 62, 188
arrière-pays, 229, 236, 267, 269, 271, 273, 312, 322, 330, 332
importance, 104, 286
liaisons maritimes, 217, 218, 227, 228, 235, 297, 328

Niagara
chutes, 30, 34, 115
rivières, 34, 63, 79, 83, 88, 115, 141, 234
ville (Niagara-on-the-Lake), 185, 310
Niagara Harbour and Dock Company, 182, 185
Nouvelle-Angleterre, 66
activités maritimes, 210, 211, 293
chantiers navals, 142, 156
liaisons maritimes, 207, 280, 315
région économique, 84
Nouvelle-France – général, 46, 52
commerce, 62, 69, 204, 214, 215, 289, 293
développement, 40, 48, 62
intérêts, 141, 142, 158, 202, 203, 326
ports, 198
Nouvelle-Orléans, 279
port, 310, 329
trafic, 283, 313

O

Ogdensburg, 166, 188, 223, 281, 327
Ohio – rivière et région, 67, 199, 312, 317, 325, 329
Ontario – lac
caractéristiques, 27, 30, 31, 33
développement, 83, 104, 109, 115, 118, 151, 164, 169, 188, 232, 234, 281, 311
Orléans – île d', 26-28, 32, 51, 53, 58, 74, 82, 159, 189
Oswego – port et canal, 107, 272, 285
développement, 115, 117, 163, 164, 180, 185, 235, 312
trafic, 267, 269, 280, 281
Ottawa (Bytown), 43, 184, 189, 255, 260, 261, 264, 331
Ottawa & Rideau Forwarding Company
société maritime, 184, 265
Outaouais – rivière, 20, 30, 32, 43, 310
canaux, 88, 109-111, 332
développement, 63, 83, 104, 321, 331
trafic, 151, 152, 184, 185, 189, 257, 260-263

P

Pacifique – océan, 46, 47, 111, 283, 317
Passagers
immigrants, 249-251, 329
trafic entre 1760 et 1850, 249, 257, 268
Péages sur les voies navigables et les canaux – général, 86, 91, 150, 151
Pêcheries, 57, 143, 199
Pilotage
historique, 69-71, 330
règlements, 71, 94, 95, 98, 123
secteurs de pilotage, 82, 122, 123
tarifs, 95
Port – général – notion, 197, 198
définition de port et havre, 197, 198
Ports du Golfe, 229-232, 246-248
Portages, 26, 34, 66
Provinces maritimes (*voir Maritimes*)

Q

Québec – port, 21, 39, 57
arrière-pays, 183, 309-324, 329
description, 98, 199, 219, 220, 237-239, 327
développement, 53, 61, 68-70, 96-98, 122, 140, 175, 192, 193, 200, 204
liaisons maritimes, 143, 146, 289-307
trafic 1632-1760, 59, 60, 67, 132, 136, 143, 198, 200-217
trafic 1760-1825, 148, 222-226, 229, 328
trafic 1825-1850, 241-244, 249-254, 298, 329
Québec – ville, 19
commerce, 40, 68, 69, 144, 177, 191
historique, 46, 48, 62, 74, 156, 200

R

Radeaux de bois, 151-153
trafic, 261-263, 266, 271, 323, 327
Rapides – général, 25
Coteaux – Cascades – Cèdres, 85
Lachine, 29, 33, 34, 85, 185
Long Sault, 170, 183
Richelieu, 29, 34, 62
Règlements maritimes, 70, 93-97, 327
Rideau – canal, 42, 43, 326
construction, 88
développement, 111-113, 183-185, 331, 332
trafic, 255, 257, 263-265, 284
Rimouski, 28, 33
Rivière-du-Loup, 58, 189
Rouen
liaisons maritimes, 290, 291, 296
port, 68, 142, 201, 205
Royal William, 178, 179

S

Sackett Harbor (N.Y.), 117, 151, 219, 223, 281, 285
Saguenay, 19, 27-29, 33, 51, 58, 66, 82, 122, 143, 310, 324
Saint-François – lac, 29, 32
navigation, 83, 86, 106, 119, 170, 257
Saint-Jean (Richelieu), 48, 62, 106, 155, 189, 226-229, 271, 272
Saint-Jean (St. John's), Terre-Neuve, 217, 299
Saint-Laurent – estuaire – général, 20, 26-29, 31, 34, 40, 85
Saint-Laurent – fleuve, 20, 26, 27, 29-31, 40, 48
Saint-Laurent – golfe, 20, 26, 27, 28, 30, 31, 40, 85
ports, 229-231, 246-248
Saint-Louis – lac, 29, 32, 43
navigation, 83, 85, 86, 106, 119
relations avec canal Lachine, 62, 255
trafic, 170, 255
Saint-Malo, 68, 201, 205, 290

Saint-Pierre – lac, 27, 29, 33, 39, 82
chenal dragage, 119-121, 244, 326
Saison de navigation, 21, 40-43
au port de Québec, 40, 41, 304
à Albany, 41
canal Érié, 41
canal Welland, 41, 42
Sault-Sainte-Marie, 39, 40, 83
port, 26, 88, 282, 283, 311
Sept-Îles, 39, 53, 57, 82
Sorel (William Henry), 62, 82
port, 29, 175
Supérieur – lac, 30, 31, 33
développement, 66, 83, 88, 151, 266, 282

T

Talon, Jean, 140, 203, 214
Tarifs
sur droits de passage, 278, 293
sur produits, 93, 96, 97, 323
sur services, 95, 150, 151, 187, 189, 245, 259, 265
Terre-Neuve, 26, 34-36, 46, 53, 56, 78, 200, 326
commerce, 57, 189, 191, 230, 299, 304, 305, 312, 317, 329
ports, 217, 248, 299
Tonnage des navires, 123, 127-131
espèces ou types, 160, 161, 203-205
notion, 128, 131
Toronto (York) – port et ville, 37, 39, 98-100
développement, 78, 107, 118, 166, 178, 183, 185, 219, 253, 283
Torrance, John, 187, 189, 191, 192
Trent Canal, 116
Traités et actes politiques, 20, 66, 71, 73, 74, 96, 101, 200, 203, 204, 300, 312, 317, 326, 327, 330
Trois-Rivières
contacts maritimes, 136, 139, 154, 191, 209, 223, 309, 310, 315, 327
port, 27, 62, 219, 239, 331

V

Vents et brumes, 25, 36-40
Vermont, 84, 180, 228, 229, 271, 286
Voie navigable et route maritime – Outaouais – Rideau, 20, 109-113, 173, 185, 325
rôle, 152, 232
trafic, 171, 228, 255, 260-265, 329, 332
Voie navigable et route maritime du Saint-Laurent, 63, 83, 254
historique, 56-67, 74, 83, 88, 152, 200
première voie 1848, 103, 106, 107, 115, 124, 173, 174, 189, 191, 244, 260, 265, 268, 279, 280, 286, 330, 332, 333
rôle, 20, 152
Voie navigable et route maritime du Richelieu, 83, 84, 94, 105, 106, 227
aménagement, 244, 250, 269
canal de Chambly, 42, 62, 84, 106, 229
canal de Saint-Ours, 106, 229
lac et canal Champlain, 41, 106, 187, 190, 191
trafic, 270-272, 279, 300, 312, 321, 329

W

Welland – canal, 43
construction, 113-116, 326
développement, 88, 103, 107, 184, 188
trafic, 255, 265-269, 286, 300
Windsor (Ontario), 39, 40, 283
Winnipeg – lac, 63, 66, 83, 319, 325, 329
Wright, Philémon, 184, 323

TABLE DES MATIÈRES

Préface 11

Remerciements 13

Mesures utilisées dans le volume 15

Liste des figures 17

Introduction 19

PREMIÈRE PARTIE

CHAPITRE PREMIER
Un bassin hydrographique exceptionnel 25

Caractéristiques générales 25
Divisions de la voie navigable en secteurs (figure 2) 26
Traits carasctéristiques des quatre secteurs 27

Conditions climatiques régionales 30

Caractéristiques particulières à la navigation à voile 32
Débits et marées 32
Les rapides, les chutes et les courants 34
Le courant du Labrador (figure 4) 34
Vents et brumes 36
Les vents dominants 36
L'une des zones de navigation les plus brumeuses du monde 39
la saison de navigation, dates d'ouverture et de fermeture des secteurs de la voie navigable au XIXe siècle 40
La saison de navigation dans la première moitié du XIXe siècle 41

Petit bilan 43

CHAPITRE 2
Routes maritimes, voies navigables et organisation maritime au temps du Régime français 1608-1760 45

Découverte du continent Nord-Américain 45
Les cartes et les instruments de navigation 47
Les routes maritimes 56
La route de l'Atlantique Nord et du Saint-Laurent 56
Les voies navigables et les routes maritimes en amont de Québec 62
La route des Antilles 67
L'administration maritime 68
Lois, règlements, ordonnances et édits 68
Hydrographie, capitainerie et pilotage 69
Le dossier Saint-Laurent/Grands Lacs 71

CHAPITRE 3
Quand le Saint-Laurent était britannique de 1760 à 1825. Construction des premiers canaux et administration maritime 73

Une nouvelle géographie politique 73
Connaissance des eaux du Saint-Laurent et des Grands Lacs 73
Routes maritimes et voies navigables traditionnelles et nouvelles 82
L'Atlantique Nord et les voies navigables de l'intérieur 82
Échouages, avaries et naufrages 84
Les premiers canaux 85
Au Canada 85
Les premiers canaux américains 88
Aides à la navigation 91
L'administration maritime au Canada 91
Les lois de la navigation et les *corn laws* 91
Ordonnances et autres règlements 93
Réorganisation administrative, maison de la trinité et limites portuaires 97
L'administration maritime américaine 101

CHAPITRE 4
Réalisation de la première voie maritime du Saint-Laurent L'époque de la construction des canaux 1825-1850 103

Évolution des connaissances maritimes : la contribution de Bayfield 103
La grande période de construction des canaux 105
La voie du Richelieu (figure 24) 105

Reconstruction du canal Lachine (figure 24) 106
Les canaux de Beauharnois, Cornwall et Williamsburg 106
Le réseau de l'Outaouais et de la rivière Rideau : une route alternative de courte durée (figure 27) 109
Le canal Rideau (figure 27) 111
Le premier canal Welland (figures 28 et 29) 113
Le canal Trent (figure 30) 116
Les canaux Burlington et Desjardins 117

Quais, ports, aides à la navigation 117
Sur les Grands Lacs et en amont de Montréal 117
En aval de Montréal : recherche d'un chenal à approfondir (figure 31) 119
« En bas de Québec » — l'estuaire et le golfe 121

Pilotage et droit maritime 122

Vers le statut de voie maritime internationale 123

Deuxième partie

Chapitre 5
Types de navires et construction navale au temps de la Nouvelle-France 127

Éclaircissement sur la notion de tonnage et la capacité de chargement des navires de commerce qui naviguaient dans les eaux du Saint-Laurent et des Grands Lacs entre 1650 et 1850 127

Types de navires 131
Navires de guerre de la marine royale 131
Navires marchands 132
La batellerie côtière et fluviale 136
Les canots indiens 137

La construction navale 139

Les marchands-armateurs et leurs représentants entre 1740 et 1760 142

Chapitre 6
Types de navires et construction navale – Période 1760-1825 145

Types de navires 145
Les navires marchands océaniques 145
Les navires de type fluvial et des grands lacs 150
Les radeaux de bois 151
L'apparition des navires à vapeur 153

La construction navale 156
Considérations générales sur la construction navale dans les ports du Saint-Laurent 156

Nombre et tonnage de navires construits dans les chantiers du Saint-Laurent, période 1787-1825 158
Les *timber ships* de Québec 161
La construction navale sur les Grands Lacs 162

CHAPITRE 7
Types de navires, construction navale et armateurs – Période 1825-1850 169

Types de navires 169
En amont de Montréal 169
Navires en service en aval de Montréal 173

La construction navale 175
Dans les chantiers du Saint-Laurent 175
Dans les chantiers américains des Grands Lacs 180
The Niagara Harbour and Dock Company 182

Le milieu maritime et son organisation commerciale 182
En amont de Montréal du côté canadien 183
Du côté américain des Grands Lacs 188
À Montréal et en aval 189
Vers une marine marchande canadienne 191

TROISIÈME PARTIE

CHAPITRE 8
La circulation maritime et son trafic au temps de la Nouvelle-France 197

Un mot sur les études portuaires 197

Le port de Québec, grand port de la Nouvelle-France 198
L'espace portuaire 199
L'analyse du trafic 200
La période rochelaise, 1632-1715. Nombre et tonnage des navires 201
La période bordelaise, 1716-1760. Nombre et tonnage des navires 204
Le trafic des cargaisons. Une hypothèse de travail 209

Synthèse du trafic océanique au port de Québec (1642-1760) (figures 50 et 51) .. 213

CHAPITRE 9
La circulation maritime et son trafic entre 1760 et 1825 217

Les ports du Saint-Laurent (Québec, Montréal) 219
Le nombre et le tonnage des navires (tableau 9-2) 220
Le trafic des cargaisons 223
Le port de Montréal (tableau 9-5) 226

Trafic au port de Saint-Jean-Sur-le-Richelieu 227

Les ports du golfe (tableau 9-8) 229

Le trafic en amont de Montréal 232

CHAPITRE 10
La circulation maritime entre 1825 et 1850 du port de Montréal à l'océan Atlantique 237

Les ports de Québec et de Montréal au milieu du XIXe siècle 237
Le nombre et le tonnage des navires océaniques (tableaux 10-1A, 10-1B et 10-1C) 241
Les cargaisons (tableaux 10-2 et 10-3) 242
Que se passait-il au port de Montréal ? 244
Le trafic en 1832 245
Montréal, port céréalier 245

Le trafic dans les ports du golfe 246

Le trafic des passagers 248

Synthèse de l'évolution du trafic océanique – 1760-1850 (figures 57 et 58) 252

CHAPITRE 11
La circulation maritime entre 1825 et 1850 en amont de Montréal et sur les canaux Champlain et Érié 255

Le trafic sur le canal Lachine – 1825-1850 255

Les canaux de l'Outaouais et le réseau du canal et des lacs Rideau 260
Le trafic sur l'Outaouais – popularité des radeaux de bois 261
Le trafic sur le canal Rideau 263

Le trafic sur le canal Welland (1836-1850) 265
Trois fois plus de denrées en descendant qu'en montant 266
Canal américain ou canadien ? 268

Le trafic sur les canaux Burlington et Desjardins 269

Le trafic sur la voie du Richelieu, le lac et le canal Champlain 270

Le trafic sur le canal Érié 272
L'administration et la perception des péages 273
Les navires et les éclusages 273
Le trafic des cargaisons 275
Le grand rival : les chemins de fer 279
Le détournement du trafic canadien (tableau 11-19) 279

Le trafic sur les Grands Lacs 281

Synthèse de la circulation maritime en amont de Montréal 285

QUATRIÈME PARTIE

CHAPITRE 12
Horizons maritimes du port de Québec entre 1608 et 1850 289

L'horizon maritime ou l'avant-pays au temps de la Nouvelle-France (1608-1760) . 289
Les liaisons avec les ports de la métropole (figure 61) 289
Le cabotage au long cours 293
Les liaisons maritimes avec les Antilles 294
Les marchands du Canada 295

Les horizons maritimes après 1760 296
Liaisons avec les ports de la nouvelle métropole (tableau 12-2) 297
Liaisons avec les colonies britanniques (Terre-Neuve et les provinces maritimes) (tableau 12-2) 299
Liaisons avec les Antilles 300
Liaisons maritimes avec les ports américains 300
Liaisons internationales 300
Les liaisons maritimes du port de Québec en 1806 et 1807, une analyse spéciale 301

Pavillons et réalité 307

CHAPITRE 13
Les arrière-pays des ports du Saint-Laurent 309

Expansion de l'arrière-pays entre 1642 et 1760 309
Entre 1760 et 1825 – vers un rétrécissement considérable de l'arrière-pays 315
De 1825 à 1850 – réorganisation autour d'un arrière-pays plus modeste et mieux équilibré 323

Conclusion 325

Connaissance, aménagement et organisation de la voie maritime 325
Modifications apportées aux batelleries 327
Évolution du trafic, des liaisons maritimes et arrière-pays 328
Continuités 330
Le Saint-Laurent et les Grands Lacs, une ou deux entités 332

Bibliographie 335
Index des noms d'auteurs cités dans le texte 349
Index thématique et géographique 353

Collection
LES CAHIERS DU QUÉBEC

1 *Champ Libre 1: Cinéma, Idéologie Politique* (épuisé)
Coll. Cinéma

2 *Champ Libre 2: La critique en question* (épuisé)
Coll. Cinéma

3 Joseph Marmette
Le Chevalier de Mornac
présenté par Madeleine Ducrocq-Poirier
Coll. Documents littéraires

4 Patrice Lacombe
La Terre paternelle
présenté par André Vanasse
Coll. Documents littéraires

5 Fernand Ouellet
Éléments d'histoire sociale du Bas Canada
Coll. Histoire

7 *Ethnologie québécoise I*
(en collaboration)
Coll. Ethnologie

8 Pamphile Le May
Picounoc le Maudit
présenté par Anne Gagnon
Coll. Documents littéraires

9 Yvan Lamonde
Historiographie de la philosophie au Québec 1853-1971
Coll. Philosophie

10 *L'Homme et l'hiver en Nouvelle-France*
présenté par Pierre Carle et Jean-Louis Minel
Coll. Documents d'histoire

11 *Culture et langage*
(en collaboration)
Coll. Philosophie

12 Conrad Laforte
La Chanson folklorique et les écrivains du XIXe siècle en France et au Québec
Coll. Ethnologie

13 *L'Hôtel-Dieu de Montréal*
(en collaboration)
Coll. Histoire

14 Georges Boucher de Boucherville
Une de perdue, deux de trouvées
présenté par Réginald Hamel
Coll. Documents littéraires

15 John R. Porter et Léopold Désy
Calvaires et croix de chemins du Québec
Coll. Ethnologie

16 Maurice Emond
Yves Thériault et le combat de l'homme
Coll. Littérature

17 Jean-Louis Roy
Édouard-Raymond Fabre, libraire et patriote canadien 1799-1854
Coll. Histoire

18 Louis-Edmond Hamelin
Nordicité canadienne
Coll. Géographie

19 J.- P. Tardivel
Pour la patrie
présenté par John Hare
Coll. Documents littéraires

20 Richard Chabot
Le Curé de campagne et la contestation locale au Québec de 1791 aux troubles de 1837-38
Coll. Histoire

21 Roland Brunet
Une école sans diplôme pour une éducation permanente
Coll. Psychopédagogie

22 *Le Processus électoral au Québec*
(en collaboration)
Coll. Science politique

23 *Partis politiques au Québec*
(en collaboration)
Coll. Science politique

24 Raymond Montpetit
Comment parler de la littérature
Coll. Philosophie

25 A. Gérin-Lajoie
Jean Rivard le défricheur suivi de Jean Rivard économiste
Postface de René Dionne
Coll. Documents littéraires

26 Arsène Bessette
Le Débutant
Postface de Madeleine Ducrocq-Poirier
Coll. Documents littéraires

27 Gabriel Sagard
Le Grand voyage du pays des Hurons
présenté par Marcel Trudel
Coll. Documents d'histoire

28 Vera Murray
Le Parti québécois
Coll. Science politique

29 André Bernard
Québec: élection 1976
Coll. Science politique

30 Yves Dostaler
Les Infortunes du roman dans le Québec du XIXe siècle
Coll. Littérature

31 Rossel Vien
Radio française dans l'Ouest
Coll. Communications

32 Jacques Cartier
Voyages en Nouvelle-France
texte remis en français moderne par Robert Lahaise et Marie Couturier avec introduction et notes
Coll. Documents d'histoire

33 Jean-Pierre Boucher
Instantanés de la condition québécoise
Coll. Littérature

34 Denis Bouchard
Une lecture d'Anne Hébert: la recherche d'une mythologie
Coll. Littérature

35 P. Roy Wilson
Les Belles vieilles demeures du Québec
Préface de Jean Palardy
Coll. Beaux-Arts

36 *Habitation rurale au Québec*
(en collabaration)
Coll. Ethnologie

37 Laurent Mailhot
Anthologie d'Arthur Buies
Coll. Documents littéraires

38 Edmond Orban
Le Conseil Nordique: un modèle de Souveraineté Association?
Coll. Science politique

39 Christian Morissonneau
La Terre promise: le mythe du Nord québécois
Coll. Ethnologie

40 Dorval Brunelle
La Désillusion tranquille
Coll. Sociologie

41 Nadia F. Eid
Le Clergé et le pouvoir politique au Québec
Coll. Histoire

42 Marcel Rioux
Essai de sociologie critique
Coll. Sociologie

43 Gérard Bessette
Mes romans et moi
Coll. Littérature

44 John Hare
Anthologie de la poésie québécoise du XIXe siècle (1790-1890)
Coll. Documents littéraires

45 Robert Major
Parti pris: Idéologies et littérature
Coll. Littérature

46 Jean Simard
Un patrimoine méprisé
Coll. Ethnologie

47 Gaétan Rochon
Politique et contreculture
Coll. Science politique

48 Georges Vincenthier
Une idéologie québécoise de Louis-Joseph Papineau à Pierre Vallières
Coll. Histoire

49 Donald B. Smith
Le «Sauvage» d'après les historiens canadiens français des XIXe et XXe siècles
Coll. Cultures amérindiennes

50 Robert Lahaise
Les Édifices conventuels du Vieux-Montréal
Coll. Ethnologie

51 Sylvie Vincent et Bernard Arcand
L'Image de l'Amérindien dans les manuels scolaires du Québec
Coll. Cultures amérindiennes

52 Keith Crowe
Histoire des autochtones du Nord canadien
Coll. Cultures amérindiennes

53 Pierre Fournier
Le Patronat québécois au pouvoir: 1970-1976
Coll. Science politique

54 Jacques Rivet
Grammaire du journal politique à travers Le Devoir *et* Le Jour
Coll. Communications

55 Louis-Edmond Hamelin
Nordicité canadienne
(2e édition revue)
Coll. Géographie

56 René Lapierre
Les Masques du récit
Coll. Littérature

57 Jean-Pierre Duquette
Fernand Leduc
Coll. Beaux-Arts

58 Yvan Lamonde
La Philosophie et son enseignement au Québec (1665-1920)
Coll. Philosophie

59 Jean-Claude Lasserre
Le Saint-Laurent, grande porte de l'Amérique
Coll. Géographie

60 Micheline D'Allaire
Montée et déclin d'une famille noble: les Ruette d'Auteuil (1617-1737)
Coll. Histoire

61 Harold Finkler
Les Inuit et l'administration de la justice. Le cas de Frobisher Bay, T. N.-O.
Coll. Cultures amérindiennes

62 Jean Trépanier
Cent peintres du Québec
Coll. Beaux-Arts

63 Joseph-Edmond McComber
Mémoires d'un bourgeois de Montréal (1874-1949)
Préface de Jean-Pierre Wallot
Coll. Documents d'histoire

64 Maurice Cusson
Délinquants pourquoi?
Coll. Droit et criminologie

65 Fernand Leduc
Vers les îles de lumière Écrits (1942-1980)
Coll. Documents littéraires

66 André Bernard et Bernard Descôteaux
Québec : élections 1981
Coll. Science politique

67 Franklin K.B.S. Toker
L'Église Notre-Dame de Montréal, son architecture, son passé
Traduit de l'anglais par Jean-Paul Partensky
Coll. Beaux-Arts

68 Chantal Hébert
Le Burlesque au Québec, un divertissement populaire
Préface d'Yvon Deschamps
Coll. Ethnologie

69 Robert Harvey
Kamouraska d'Anne Hébert: Une écriture de la passion
Coll. Littérature

70 Tardy, Gingras, Legault, Marcoux
La Politique: un monde d'hommes?
Coll. Science politique

71 Gabriel-Pierre Ouellette
Reynald Piché
Coll. Beaux-Arts

72 Ruth L. White
Louis-Joseph Papineau et Lamennais. Le chef des Patriotes canadiens à Paris 1839-1845
avec correspondance et documents inédits
Coll. Documents d'histoire

73 Claude Janelle
Les Éditions du Jour Une génération d'écrivains
Coll. Littérature

74 Marcel Trudel
Catalogue des immigrants 1632-1662
Coll. Histoire

75 Marc LeBlanc
Boscoville: la rééducation évaluée
Préface de Gilles Gendreau
Coll. Droit et criminologie

76 Jacqueline Gérols
Le Roman québécois en France
Coll. Littérature

77 Jean-Paul Brodeur
La Délinquance de l'ordre. Recherche sur les commissions d'enquêtes I
Coll. Droit et Criminologie

78 Philippe Aubert de Gaspé fils
L'Influence d'un livre Roman historique
Introduction et notes par André Sénécal
Coll. Documents littéraires

79 Laurent Mailhot avec la collaboration de Benoît Melançon
Essais québécois 1837-1983 Anthologie littéraire
Coll. Textes et Documents littéraires

80 Victor Teboul
Le jour *Émergence du libéralisme moderne au Québec*
Coll. Communications

81 André Brochu
L'Évasion tragique Essai sur les romans d'André Langevin
Coll. Littérature

82 Roland Chagnon
La Scientologie: une nouvelle religion de la puissance
Coll. Sociologie

83 Thomas R. Berger
Liberté fragile
Traduit de l'anglais par Marie-Cécile Brasseur
Coll. Science politique

84 Hélène Beauchamp
Le Théâtre pour enfants au Québec: 1950-1980
Coll. Littérature

85 Louis Massicotte et André Bernard
Le Scrutin au Québec: un miroir déformant
Coll. Science politique

86 Micheline D'Allaire
Les Dots des religieuses au Canada français 1639-1800
Coll. Histoire

87 Louise Bail Milot
Jean Papineau-Couture La vie, la carrière et l'œuvre
Coll. Musique

88 Sylvie Depatie, Christian Dessureault et Mario Lalancette
Contributions à l'étude du Régime seigneurial canadien
Coll. Histoire

89 Robert Lahaise
Guy Delahaye et la modernité littéraire
Coll. Littérature

90 Yves Bélanger et Pierre Fournier
L'Entreprise québécoise: développement historique et dynamique contemporaine
Coll. Science politique

91 George P. Grant
Est-ce la fin du Canada?
Traduit de l'anglais par Gaston Laurion
Coll. Sociologie

92 Guy Delahaye
Œuvres de Guy Delahaye
Présenté par Robert Lahaise
Coll. Documents littéraires

93 Denis Martin
Portraits des héros de la Nouvelle-France
Coll. Album

94 Patrick Imbert
L'Objectivité de la presse
Le quatrième pouvoir en otage
Coll. Communications

95 *L'Image de la Révolution française au Québec 1789-1989*
(en collaboration)
Coll. Histoire

96 Minnie Aodla Freeman
Ma Vie chez les Qallunaat
Traduit de l'anglais par Marie-Cécile Brasseur et Daniel Séguin
Coll. Cultures amériddiennes

97 George Monro Grant
Le Québec pittoresque
Traduit de l'anglais par Pierre DesRuisseaux
Présenté par Robert Lahaise
Coll. Album

98 Michel Allard et Suzanne Boucher
Le Musée et l'école
Coll. Psychopédagogie

99 François Dollier de Casson
Histoire du Montréal
Nouvelle édition critique par Marcel Trudel et Marie Baboyant
Coll. Documents d'histoire

100 Marcel Trudel
Dictionnaire des esclaves et de leurs propriétaires au Canada français
(2e édition revue)
Coll. Histoire

101 Narcisse Henri Édouard Faucher de Saint-Maurice (1844-1897)
La Question du jour Resterons-nous Français?
Préface de Camille Laurin
Présenté par Michel Plourde
Coll. Documents littéraires

102 Lorraine Gadoury
La Noblesse de NouvelleFrance
Coll. Histoire

103 Jacques Rivet en collaboration avec André Forgues et Michel Samson
La Mise en page de presse
Coll. Communications

104 Jean-Pierre Duquette et collaborateurs
Montréal 1642-1992
Coll. Album

105 Denise, Robillard
Paul-Émile Léger: Évolution de sa pensée 1950-1967
Coll. Sociologie

106 Jean-Marc Larrue
Le Monument inattendu: Le Monument-National de Montréal 1893-1993
Coll. Histoire

107 Louis-Edmond Hamelin
Le Rang d'habitat: le réel et l'imaginaire
Coll. Géographie

108 Evelyn Kolish
Nationalismes et conflits de droits: le débat du droit privé au Québec 1760-1840
Coll. Histoire

109 Thérèse Hamel
Un siècle de formation des maîtres au Québec 1836-1939
Coll. Psychopédagogie

110 Collectif dirigé par Robert Lahaise
Le Devoir : *reflet du Québec au 20e siècle*
Coll. Communications

111 Colette Dufresne-Tassé et André Lefebvre
Psychologie du visiteur de musée. Contribution à l'éducation des adultes en milieu muséal
Coll. Psychopédagogie

112 Georges Croteau
Les Frères éducateurs 1920-1965. Promotion des études supérieures. Modernisation de l'enseignement public
Préface du Frère Untel
Coll. Psychopédagogie

113 Pierre Camu
Le Saint-Laurent et les Grands Lacs au temps de la voile – 1608-1850
Préface de Hugues Morrisserte
Coll. Géographie

Achevé d'imprimer en septembre 1996 chez
VEILLEUX
IMPRESSION À DEMANDE INC.
à Boucherville, Québec

Voici, retracés pour la première fois, près de deux siècles et demi de l'histoire de l'évolution des transports par eau sur le Saint-Laurent.

Dans une synthèse remarquable Pierre Camu s'attache à montrer le développement du réseau de canaux qui desservent, à partir du Saint-Laurent et de sa Voie maritime, un grand nombre de villes et de ports canadiens et américains.

Aucun fait géographique ou hydrographique n'est laissé de côté pas plus que ne le sont les préoccupations des navigateurs de l'époque.

Dans sa préface, Hugues Morrissette n'hésite pas à dire de l'ouvrage de Pierre Camu qu'il «est une véritable encyclopédie de la navigation dans cet ensemble gigantesque que représente le système Saint-Laurent-Grands Lacs» et qu'il «constitue un monument et une somme indispensables pour tous ceux à qui tient à cœur la bonne compréhension de l'Amérique du Nord»

Pierre Camu, ancien président de l'administration de la Voie maritime du Saint-Laurent, de la Société maritime March Ltée et administrateur des Transports par eau du Canada est maintenant coordonateur pour le gouvernement canadien d'une étude d'impact économique sur les nouveaux péages maritimes.

CQ 113

ISBN 2-89428-169-2
9 782894 281697

Illustration de la couverture:
Le chantier maritime d'Allan Gilmour and Company à l'anse au Foulon, à Québec, vu du sud
Robert C. Todd, 1840
Huile sur toile
Musée des Beaux-arts du Canada